



N° 1730

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 juillet 2025.

PROPOSITION DE LOI

***visant à lutter contre la pollution sonore de l'aéroport de Nantes-Atlantique
et protéger la santé des populations survolées,***

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par
Mme Julie LAERNOES,
députée.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'aéroport de Nantes-Atlantique, implanté au cœur de la métropole nantaise cristallise aujourd'hui des enjeux majeurs de santé publique, de justice environnementale et de gouvernance démocratique. Sa croissance spectaculaire des dernières années s'est faite au détriment des populations riveraines, de leur santé, de leur qualité de vie et de l'environnement. L'intensification du trafic dans ce tissu urbain engendre des pollutions sonores et environnementales de plus en plus difficilement supportables. Face à ce constat, les habitantes et habitants du territoire, trop souvent tenus à l'écart des décisions, ont choisi de se réapproprier le débat. À travers une consultation citoyenne en ligne de trois mois, ils ont exprimé leur expertise, leur exaspération, mais aussi leur vision d'un avenir plus juste et soutenable. **Ce texte est le fruit de cette mobilisation collective.**

Nantes-Atlantique est un aéroport international situé sur les communes de Saint-Aignan de Grand Lieu et de Bouguenais, à proximité de la ville de Nantes. C'est un équipement de mobilité structurant pour l'Ouest de la France car il est le deuxième aéroport transportant le plus de passagers, après celui de Bordeaux-Mérignac (respectivement 6 535 074 passagers pour Nantes-Atlantique et 6 584 194 passagers pour Bordeaux-Mérignac en 2023).

Outre la crise sanitaire due à la pandémie de covid-19, qui a fait perdre au secteur aérien une part majeure de son activité de transport entre 2020 et 2022, l'aéroport de Nantes-Atlantique est l'aéroport français qui connaît la plus forte augmentation du nombre de voyageurs ces 20 dernières années (+234 % en 20 ans), avec plus d'un million de passagers par an.

Cette situation résulte notamment d'un changement de la typologie des vols commercialisés au départ de Nantes-Atlantique, caractérisé par l'essor des compagnies low-costs. En effet, la part de ces dernières, en nombre de passagers, n'a cessé d'augmenter en France. En 2019, la part des vols low-costs représentait 35 % des passagers. En 2023, après la pandémie, ce chiffre est passé à 43,2 % des voyageurs.

L'aéroport nantais s'inscrit pleinement dans ce changement de paysage puisque c'est le deuxième aéroport, au sein des 15 premiers aéroports français, à avoir la plus grande proportion de vols low-costs (79,7 %), après l'aéroport de Beauvais. Les motifs de voyages des usagers

évoluent avec les nouvelles offres commerciales puisqu'on observe une évolution des usages entre 2015 et 2024 : durant la première période 2015/2016, 26 % des vols étaient motivés par un usage professionnel, moins de 10 ans après pour la période de 2024, ça n'est plus que 17 % des usagers. Cette baisse des vols professionnels se fait au profit de l'augmentation de la part des voyageurs ayant un motif lié aux vacances ou aux loisirs : 51 % en 2015/2016 contre 58 % en 2024 ainsi que l'augmentation des motifs liés aux visites à la famille ou aux amis : 21 % en 2015/2016 contre 24 % en 2024.

Ce changement d'offre commerciale de l'aéroport de Nantes-Atlantique accélère l'augmentation du trafic ainsi que l'usage de la plateforme, le tout dans une situation géographique particulière car l'aéroport est implanté dans un tissu périurbain, au sein de la métropole de Nantes à environ 5 kilomètres de son cœur. Ainsi, cette situation géographique singulière à Nantes-Atlantique, couplée à la forte augmentation du trafic aérien, a des répercussions fortes pour le territoire et ses habitants. En effet, les populations riveraines subissent un haut niveau de pollutions sonores aériennes.

Les pollutions sonores liées au transport aérien sont source d'une dégradation du cadre de vie pour les personnes résidant à proximité des aéroports, et génèrent de réels problèmes de santé publique.

Dans la première étude internationale évaluant la charge de morbidité due au bruit ambiant en Europe, publiée en 2011, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a estimé que plus d'un million d'années de vie en bonne santé étaient perdues à cause du bruit ambiant en Europe occidentale. À niveau sonore équivalent, la gêne humaine est plus grande en réponse au bruit des avions qu'au bruit du trafic routier ou ferroviaire. Depuis, les études épidémiologiques ont constamment montré que le bruit ambiant, en particulier le bruit des avions, était associé à une moins bonne santé cardiovasculaire. Encore récemment, dans une étude publiée le mois dernier dans le *Journal of the American College of Cardiology*, des chercheurs britanniques ont révélé des liens concordants entre l'exposition au bruit des avions, surtout la nuit, et l'augmentation des risques de maladies cardiovasculaires graves. Pour limiter ces risques sanitaires, l'OMS conseille 8 heures de sommeil pour les personnes adultes contre au moins 9 heures pour les enfants et les adolescents.

L'étude DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs touchant la Santé) de l'Université Gustave Eiffel d'octobre 2020, suggère, elle aussi, qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions est

associée à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire en général, par maladie cardiaque ischémique en particulier, notamment par infarctus du myocarde. Au niveau individuel, cette étude confirme que l'exposition au bruit des avions en France a des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire. Plus de 4 millions de Français sont ainsi directement exposés au tapage sonore excessif dû à la croissance incontrôlée du trafic.

Du fait de son impact sur la santé et sur le bien-être des populations, le bruit émis par le trafic aérien présente en outre un coût social avéré. Le rapport Émile Quinet de septembre 2013 portant sur l'évaluation socioéconomique des investissements publics estime que le coût social des pollutions sonores liées au trafic aérien s'élèverait à 283 euros par personne et par an, pour un niveau d'exposition journalier moyen de 65 décibels. Plus récemment, dans une étude parue en juillet 2021 et conduite avec le Conseil national du bruit, l'ADEME estime que le coût social relatif aux nuisances sonores aériennes s'élève à 6,1 milliards d'euros par an. Outre ces coûts économiques, les survols à répétition entravent l'apprentissage des écoliers et écolières ainsi que le bon fonctionnement des établissements scolaires se trouvant sous les trajectoires des aéronefs.

Ces enjeux considérables du trafic aérien sur le cadre de vie, la santé publique, l'environnement et la collectivité se font particulièrement ressentir à l'aéroport de Nantes-Atlantique. Selon les données transmises en 2023 par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) dans le cadre de la mission d'information sénatoriale relative à la modernisation de l'aéroport de Nantes-Atlantique, ce sont plus de 125 000 habitants qui seraient touchés par des pollutions sonores significatives correspondant à des pics de bruit atteignant 65 décibels engendrées par l'activité de l'aéroport. Le PPBE 2020-2024 (Plan de prévention du bruit dans l'environnement) de l'aéroport de Nantes-Atlantique note que les zones les plus touchées par la circulation aérienne sont le quartier des Couëts à Bouguenais, les communes de Saint-Aignan de Grand Lieu, de Bouaye, de Pont-Saint-Martin, de Rezé ainsi que plusieurs quartiers de Nantes, de Saint-Sébastien-sur-Loire, de la Chevrolière et des Sorinières. Au-delà de la proximité immédiate de l'aéroport avec la ville de Nantes, une part importante des nuisances est aussi liée à un aspect plus technique qui est l'orientation de la piste dans l'axe sud du centre-ville de Nantes, et aux trajectoires utilisées par les avions pour décoller et atterrir.

La ville de Rezé a également mené une étude pendant plusieurs mois entre 2023 et 2024 avec l'université Gustave Eiffel, et en collaboration avec les habitants, afin d'établir un diagnostic des environnements sonores de la ville. Les résultats de l'étude Sono Rezé, parus en septembre 2024 montrent qu'au moins 5 000 rezéens sont très gênés par le bruit des avions, et 3 000 sont très perturbés dans leur sommeil, ou encore que par an et à l'échelle de la ville, en moyenne, 300 années de vie en bonne santé sont perdues tous les ans.

Outre les pollutions sonores, l'aéroport de Nantes-Atlantique génère enfin des pollutions environnementales. D'une part, les aéronefs émettent des particules fines et ultrafines, en particulier au stade du décollage et de l'atterrissement, mais également lors du roulage et du stationnement. Une étude d'Air Pays de la Loire en 2024 a démontré que le trafic aérien avait une influence sur le taux de concentration des particules fines, notamment sur la commune de Bouguenais, dans le quartier des Couëts. D'autre part, l'activité de l'aéroport a des impacts sur la qualité de l'eau des cours situés à proximité ainsi que de la réserve naturelle nationale du lac de Grand-Lieu qui constitue l'un des plus grands lacs de plaine d'Europe.

Pour réduire ces pollutions sonores et environnementales considérables, après l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes, qui a nourri des débats et des clivages marquants pendant des dizaines d'années, le gouvernement d'Edouard Philippe s'était engagé à mettre en œuvre un plan de 31 mesures destinées à protéger les populations, l'environnement et à moderniser l'aéroport, « en toute transparence, avec une gouvernance ouverte aux collectivités territoriales et à l'ensemble des parties prenantes ». Or, les nombreuses promesses formulées par l'État depuis 2018 n'ont été que peu suivies d'effets par rapport à l'augmentation constante du trafic. Aujourd'hui, ces 31 mesures ne sont plus suivies, certaines ont même été abandonnées, comme l'allongement de la piste ou la procédure dite de « double approche » par exemple. Les quelques mesures engagées n'ont pas été à la hauteur des attentes et des enjeux du territoire, à commencer par la mise en place en avril 2022 d'un couvre-feu entre minuit et six heures du matin.

L'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique, entré en vigueur le 8 avril 2022, met en place ce dispositif de couvre-feu des vols en programmation. Toutefois, une exception était prévue pour l'atterrissement et le décollage des avions effectuant des vols programmés entre 21 heures et 23 h 30 et qui ont été retardés, et des vols programmés entre 6 h 30 et 9 heures et qui ont été

anticipés, pour des « raisons indépendantes de la volonté du transporteur ». Le caractère flou et permissif de cette dérogation a provoqué un nombre élevé d'infractions ainsi qu'un conflit d'interprétation entre les compagnies aériennes et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) chargée de prononcer les sanctions, conduisant à un nombre élevé de recours contentieux. En 2024, suite à une forte lassitude du territoire et de multiples alertes des acteurs locaux concernant le respect insuffisant du couvre-feu, le Gouvernement a entrepris la rédaction d'une nouvelle version de l'arrêté afin notamment de clarifier ce que recouvrent les « raisons indépendantes de la volonté » des compagnies aériennes qui les contraindrat à devoir atterrir pendant le couvre-feu. Néanmoins, tout allongement de la durée du couvre-feu a été écarté. De surcroît, les amendes fixées par l'ACNUSA en cas de violation du couvre-feu, sont insuffisamment dissuasives et les délais de paiements très longs notamment à cause d'un lent système de recours. Conséquence de quoi, le respect du couvre-feu reste insuffisant et le nombre d'infractions explose.

Pour rappel, selon la DGAC, 220 procès-verbaux constatant le non-respect du couvre-feu par les compagnies aériennes ont été dressés en 2022. Avec 43 procès-verbaux dressés pour 10 000 mouvements en moyenne, Nantes-Atlantique constitue la plateforme aéroportuaire où il est constaté le taux d'infraction à la réglementation environnementale le plus élevé, selon les données transmises par l'ACNUSA. À titre de comparaison, seule une autre plateforme, celle de Bâle-Mulhouse, présente une proportion de procès-verbaux supérieure à 10 pour 10 000 mouvements (24 procès-verbaux constatés en 2022 pour 10 000 vols). En 2023, à la date du 8 novembre, l'ACNUSA constatait 238 procès-verbaux dressés s'agissant de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Ce chiffre représente les 2/3 du total des infractions constatées par l'Autorité à la même date sur l'ensemble du territoire, en prenant en compte l'ensemble des règles environnementales dont elle assure le contrôle.

Les réponses insuffisantes apportées par l'État aux riverains touchés par les pollutions sonores de Nantes-Atlantique s'illustrent également autour du dossier concernant l'appel d'offres de renouvellement de la concession de l'aéroport, dont dépendait le lancement d'une partie des travaux de modernisation de la plateforme et qui a été annulé en septembre 2023 par le gouvernement de Mme Elisabeth Borne. De l'avis quasi unanime des acteurs locaux, aussi bien les élus que les associations de riverains, l'État n'a pas été en mesure de mener à bien la procédure de renouvellement de la concession de l'aéroport. Les acteurs locaux ont mis en avant un manque de transparence, des procédures de concertation

incomplètes, ainsi qu'une écoute insuffisante de la part des services de l'État concernant les mesures émanant du territoire à propos des pollutions sonores ou de l'allongement de la piste. On peut aussi pointer le manque de rigueur de l'État sur la gestion de l'appel d'offres, notamment sur l'absence de concurrence (discussion avec un seul candidat) ainsi que le maintien de l'allongement de la piste dans le cahier des charges du marché public, supprimé par la suite.

Aujourd'hui, les riverains et des élus du territoire sont exaspérés par la saturation des vols de l'aéroport de Nantes-Atlantique, par la multiplication des manquements à la réglementation des compagnies aériennes, par le système d'attribution des amendes et par les réponses insuffisantes des autorités de l'État. Cette situation n'a que trop duré. Il est aujourd'hui impératif de répondre à la demande pressante et légitime des populations, victimes d'un niveau de pollution sonore toujours plus élevé, d'être mieux protégées. Il s'agit là d'un enjeu majeur de santé publique.

Enfin, il est nécessaire de permettre de dimensionner cet outil structurant pour le Grand Ouest mais également de favoriser des alternatives aux voyages en avion en interdisant les courts courriers sur le territoire français si une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps de moins de quatre heures, contre deux heures et demie auparavant, est possible, conformément aux recommandations de la Convention citoyenne pour le climat de 2020.

Tel est l'objet de la présente proposition de loi.

Celle-ci est le fruit d'une consultation publique en ligne menée pendant trois mois, qui a recueilli plus de 200 contributions et 1 000 votes. Habitants, élus locaux et associations y ont apporté leurs expertises d'usage et leurs constats, forgés par l'expérience quotidienne des nuisances aériennes, mais aussi des propositions concrètes. Ils ont rappelé avec force que la santé publique et environnementale doit être une priorité politique. Derrière les dispositions techniques de cette proposition de loi, émerge aussi un questionnement plus large du modèle aéroportuaire actuel, et une aspiration à une régulation plus stricte du trafic, une réduction des vols inutiles et une transition vers des mobilités durables, justes et respectueuses des limites sanitaires et environnementales.

Dans un premier temps, les auteurs de la proposition de loi souhaitent qu'il soit instauré une régulation du trafic aérien à Nantes-Atlantique, à travers un plafonnement des vols. Cette proposition de régulation du trafic a maintes fois été proposée par les acteurs locaux pour

résoudre le problème des pollutions sonores causées par l’activité aéroportuaire de Nantes-Atlantique. Elle permettrait d’une part, de réduire mécaniquement le niveau sonore et d’autre part, d’ouvrir un débat plus profond, sur la vocation du rôle de l’aéroport de Nantes-Atlantique qu’il peut revêtir pour le territoire. En effet, aujourd’hui, la multiplication des vols vers des destinations de loisirs assurés par des compagnies low-costs interroge tant elle présente peu de retombées positives pour le territoire. Toutefois, la mise en place d’une telle mesure, dont seul l’État a le pouvoir, exige de mettre en place une étude d’impact selon « l’approche équilibrée » (EIAE), conformément au droit européen. En effet, le règlement européen n° 598/2014 relatif à l’établissement de règles et de procédures concernant l’introduction de restrictions d’exploitation liées au bruit dans les aéroports dans le cadre d’une approche équilibrée ainsi que le décret national n° 2023-375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires, exigent que, préalablement à toute adoption de nouvelles restrictions d’exploitations, soit rendue obligatoire la réalisation d’une étude d’impact selon « l’approche équilibrée » (EIAE), conduite sous l’autorité du préfet de département, pour les aéroports où sont réalisés plus de 50 000 mouvements par an d’aéronefs de masse supérieure à 34 tonnes. C’est pourquoi, conformément au droit européen et afin de prescrire une régulation du trafic aérien de l’aéroport de Nantes-Atlantique à 56 000 mouvements par an, **l’article 1^{er}** prévoit que le Gouvernement remette au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, une étude d’impact selon l’approche équilibrée (EIAE) de l’aéroport de Nantes-Atlantique.

En outre, il est nécessaire de renforcer le couvre-feu, en étendant les plages horaires de 6 heures du couvre-feu actuel pour porter son amplitude à 9 heures et réduire les nuisances aux horaires où leur impact sur la santé est maximal pour les riverains, conformément aux recommandations de l’Organisation mondiale de la santé (OMS). Une telle extension du couvre-feu nécessite là encore la réalisation d’une étude d’impact selon l’approche équilibrée (EIAE). **L’article 2** prévoit ainsi que le Gouvernement remette au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente proposition de loi, une étude d’impact selon l’approche équilibrée (EIAE) sur une extension du couvre-feu en vigueur sur l’aéroport de Nantes-Atlantique pour porter son amplitude à 9 heures et qu’il soit respecté de manière stricte.

Assurer une meilleure application du couvre-feu nécessite également de renforcer les sanctions, face au constat sans appel du nombre alarmant d’infractions. Afin que les amendes aient une réelle portée

dissuasive et qu'elles ne soient pas une simple donnée intégrée dans le modèle économique des compagnies aériennes, une augmentation de leur montant maximal est nécessaire. Tel est le sens de l'**article 3**, qui vise à doubler les plafonds des amendes que l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) peut imposer en cas de non-respect de la réglementation.

L'**article 4** vise lui à clarifier et harmoniser les procédures de sanction de l'ACNUSA afin d'améliorer leur lisibilité et leur efficacité. Il prévoit également la possibilité d'augmenter la transparence autour des décisions de sanction afin de renforcer leur impact dissuasif et de faire de la pédagogie. Il introduit aussi un mécanisme de règlement amiable des litiges, permettant de traiter plus rapidement certaines infractions et d'encourager les compagnies aériennes à adopter des pratiques plus respectueuses.

Enfin, l'**article 5** vise à interdire les vols intérieurs court-courriers sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps de moins de quatre heures contre deux heures et demie auparavant comme la Convention citoyenne pour le climat l'avait proposée en 2020.

L'**article 6** constitue le gage financier de la présente proposition de loi.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Le chapitre I^{er} du titre VII du livre V du code de l'environnement est complété par une section 7 ainsi rédigée :
- ② « *Section 7* »
- ③ « *Dispositions particulières pour l'aérodrome de Nantes-Atlantique* »
- ④ « *Art. L. 571-20. – I. – Aux fins de limiter le nombre maximum de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aérodrome de Nantes-Atlantique à 56 000 par an, et conformément au Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union dans le cadre d'une approche équilibrée, le Gouvernement engage, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, une évaluation dite “étude d’impact selon l’approche équilibrée” conduite conformément aux dispositions du point 2 de l’article 6 du Règlement précité, sous l’autorité du préfet coordonnateur mentionné à l’article R. 571-68 du code de l’environnement.* »
- ⑤ « *II. – Le Gouvernement remet au Parlement les conclusions de l’étude d’impact selon l’approche équilibrée visée au I dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi. »* »

Article 2

- ① La section 7 du chapitre I^{er} du titre VII du livre V du code de l'environnement est complétée par un article L. 571-21 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 571-21. – I. – Aux fins de limiter l’atterrissement et le décollage d’aéronef sur l’aérodrome de Nantes-Atlantique entre 22 heures et 7 heures, et conformément au règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l’établissement de règles et de procédures concernant l’introduction de restrictions d’exploitation liées au bruit dans les aéroports de l’Union dans le cadre d’une approche équilibrée, le Gouvernement engage, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, une évaluation dite “étude d’impact selon l’approche équilibrée” conduite conformément aux dispositions du* »

point 2 de l'article 6 du règlement précité, sous l'autorité du préfet coordonnateur mentionné à l'article R. 571-68 du code de l'environnement.

- ③ « II. – Le Gouvernement remet au Parlement les conclusions de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée visée au I dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi. »

Article 3

- ① Le premier alinéa de l'article L. 6361-13 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° La première phrase est ainsi modifiée :
- ③ a) Le montant : « 1 500 € » est remplacé par le montant : « 3 000 € » ;
- ④ b) Le montant : « 20 000 € » est remplacé par le montant « 40 000 € » ;
- ⑤ 2° À la seconde phrase, le montant : « 40 000 € » est remplacé par le montant : « 80 000 € ».

Article 4

- ① Le chapitre I^{er} du titre VI du livre III de la sixième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin de la première phrase de l'article L. 6361-11, le mot : « suppléant » est remplacé par le mot : « adjoint » ;
- ③ 2° L'article L. 6361-12 est ainsi modifié :
- ④ a) Au 3°, après le mot : « aérienne » sont insérés les mots : « ou aéroportuaire » ;
- ⑤ b) Au sixième alinéa, les mots : « ne respectant pas » sont remplacés par les mots : « lorsque ces personnes n'ont pas respecté » ;
- ⑥ 3° L'article L. 6361-13 est ainsi modifié :
- ⑦ a) À la première phrase du dernier alinéa, après le mot : « amendes », sont insérés les mots : « , qui peuvent être assorties d'un sursis d'une durée maximale d'un an, » ;
- ⑧ b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

- ⑨ « Le collège peut rendre publiques les décisions qu'il prend. Il peut également ordonner leur insertion dans des publications, journaux et supports qu'il désigne, aux frais des personnes sanctionnées. » ;
- ⑩ 4° Après le même article L. 6361-13, il est inséré un article L. 6361-13-1 ainsi rédigé :
- ⑪ « *Art. L. 6361-13-1.* – Le sursis dont le collège peut assortir une décision de sanction, en application de l'article L. 6361-13, ne peut être ordonné à l'égard d'une personne physique ou morale que lorsque celle-ci n'a pas été condamnée, au cours de l'année précédent les faits, pour méconnaissance de la réglementation environnementale sur et autour d'un aéroport français, à une amende d'un montant égal au plafond prévu à l'article L. 6361-13.
- ⑫ « La condamnation à une amende pour méconnaissance de la réglementation environnementale sur et autour d'un aéroport français assortie du sursis est réputée non avenue si la personne qui en bénéficie n'a pas de nouveau méconnu la réglementation environnementale sur et autour d'un aéroport français, dans le délai d'un an à compter de celle-ci.
- ⑬ « Le collège peut, par décision spéciale, révoquer totalement ou partiellement, pour un montant qu'il détermine, le sursis antérieurement accordé, lorsqu'il prononce une nouvelle condamnation à une peine d'amende.
- ⑭ « En cas de révocation du sursis, la première amende est due sans qu'elle puisse se confondre avec la seconde. » ;
- ⑮ 5° L'article L. 6361-14 est ainsi modifié :
- ⑯ a) Au deuxième alinéa, les mots : « de deux ans » sont remplacés par les mots : « d'un an » ;
- ⑰ b) Au début du quatrième alinéa, les mots : « L'instruction est assurée » sont remplacés par les mots : « Les compléments d'instruction demandés par le rapporteur permanent sont réalisés » ;
- ⑱ c) Le cinquième alinéa est ainsi modifié :
- ⑲ – la première phrase est supprimée ;
- ⑳ – la deuxième phrase est ainsi modifiée :

- (21) *i)* au début, les mots : « À l’issue de cette procédure contradictoire, le rapporteur permanent clôt l’instruction et » sont remplacés par les mots : « Lorsque le dossier est en état, le rapporteur permanent ou son adjoint » ;
- (22) *ii)* à la fin, les mots : « complet d’instruction à l’autorité » sont remplacés par les mots : « au collège » ;
- (23) – la dernière phrase est supprimée ;
- (24) *d)* Le sixième alinéa est supprimé ;
- (25) *e)* À la première phrase du septième alinéa, après le mot : « rapporteur », sont insérés les mots : « , ou son adjoint, » ;
- (26) *f)* L’avant-dernier alinéa est ainsi modifié :
- (27) – après le mot : « rapporteur », sont insérés les mots : « , ou son adjoint, » ;
- (28) – les mots : « l’autorité » sont remplacés par les mots : « le collège » ;
- (29) *g)* À la fin du dernier alinéa, les mots : « et ne prennent pas part au vote » sont supprimés ;
- (30) 6° Est ajoutée une section 5 ainsi rédigée :
- (31) « *Section 5* »
- (32) « **Procédure de composition administrative devant l’autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires** »
- (33) « Art. L. 6361-16. – Lorsque, dans les conditions fixées par l’article L. 6361-14, plusieurs procès-verbaux ont été dressés, sur une période de six mois, à l’encontre d’une même personne et lui ont été notifiés et transmis à l’autorité, le rapporteur permanent ou son adjoint peut proposer à la personne concernée d’entrer en voie de composition administrative.
- (34) « L’entrée en voie de composition administrative est conditionnée à la reconnaissance des faits par la personne concernée et au versement, par cette dernière, d’une somme au Trésor dont le montant, fixé par le rapporteur permanent ou son adjoint, ne peut excéder la somme des montants maximums des amendes encourues pour tous les manquements inclus dans le périmètre de la procédure de composition administrative.

- (35) « L’acceptation de cette proposition par la personne concernée dans les conditions posées par l’alinéa précédent interrompt le délai de prescription fixé au deuxième alinéa de l’article L. 6361-14. L’accord conclu entre le rapporteur permanent ou son adjoint et la personne concernée est soumis, pour homologation, au collège sans que la personne mise en cause soit mise en mesure de se présenter devant lui.
- (36) « Si, à l’issue des négociations, aucun accord n’a été conclu, l’instruction du dossier se poursuit dans les conditions prévues par l’article L. 6361-14. »

Article 5

- ① Le II de l’article L. 6412-3 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin du premier alinéa, les mots : « deux heures trente » sont remplacés par les mots : « quatre heures » ;
- ③ 2° Le second alinéa est ainsi modifié :
- ④ a) À la fin de la première phrase, les mots : « qui doivent assurer un service suffisant, et les modalités selon lesquelles il peut être dérogé à cette interdiction lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ou peuvent être regardés comme assurant un transport aérien décarboné » sont supprimés ;
- ⑤ b) La seconde phrase est supprimée.

Article 6

La charge pour l’État est compensée à due concurrence par la majoration de l’accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.