



N° 591

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 19 novembre 2024.

PROPOSITION DE LOI

visant à la mise en œuvre de la bifurcation écologique du transport aérien et pour le bien-vivre des habitants proches des zones aéroportuaires,

(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

M. Arnaud LE GALL, M. Louis BOYARD, Mme Gabrielle CATHALA, M. Hadrien CLOUET, Mme Clémence GUETTÉ, M. Carlos Martens BILONGO, M. François PIQUEMAL, M. Aurélien TACHÉ, M. Paul VANNIER, Mme Mathilde PANOT, Mme Nadège ABOMANGOLI, M. Laurent ALEXANDRE, M. Gabriel AMARD, Mme Ségolène AMIOT, Mme Farida AMRANI, M. Rodrigo ARENAS, M. Raphaël ARNAULT, Mme Anaïs BELOUASSA-CHERIFI, M. Ugo BERNALICIS, M. Christophe BEX, M. Manuel BOMPARD, M. Idir BOUMERTIT, M. Pierre-Yves CADALEN, M. Aymeric CARON, M. Sylvain CARRIÈRE, M. Bérenger CERNON, Mme Sophia CHIKIROU, M. Éric COQUEREL, M. Jean-François COULOMME, M. Sébastien DELOGU, M. Aly DIOUARA, Mme Alma DUFOUR, Mme Karen ERODI, Mme Mathilde FELD, M. Emmanuel FERNANDES, Mme Sylvie FERRER, M. Perceval GAILLARD, M. David GUIRAUD, Mme Zahia HAMDANE,

Mme Mathilde HIGNET, M. Andy KERBRAT, M. Bastien LACHAUD,
M. Abdelkader LAHMAR, M. Maxime LAISNEY, M. Antoine LÉAUMENT,
Mme Élise LEBOUCHER, M. Aurélien LE COQ, M. Jérôme LEGAVRE, Mme Sarah
LEGRAIN, Mme Claire LEJEUNE, Mme Murielle LEPVRAUD, Mme Élisa
MARTIN, M. Damien MAUDET, Mme Marianne MAXIMI, Mme Marie
MESMEUR, Mme Manon MEUNIER, M. Jean-Philippe NILOR, Mme Sandrine
NOSBÉ, Mme Danièle OBONO, Mme Nathalie OZIOL, M. René PILATO,
M. Thomas PORTES, M. Loïc PRUD'HOMME, M. Jean-Hugues RATENON,
M. Arnaud SAINT-MARTIN, M. Aurélien SAINTOUL, Mme Ersilia SOUDAIS,
Mme Anne STAMBACH-TERRENOIR, Mme Andrée TAURINYA, M. Matthias
TAVEL, Mme Aurélie TROUVÉ,

députés et députées.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

« Le cerveau a besoin de silence pour se régénérer. C'est un besoin physiologique fondamental. Le bruit est une nuisance qui n'est pas suffisamment prise en compte, alors que c'est un problème de santé publique » constatait, en mars 2020, le neuroscientifique Michel Le Van Quyen dans un échange avec l'anthropologue David Le Breton. Ce dernier précisait d'ailleurs ce qu'est un « bruit ». À la différence du simple « son », le bruit se caractérise par sa connotation négative au regard de la perception physique ou psychique désagréable, voire agressive, pour la personne qui le reçoit. M. David Le Breton trace d'ailleurs la généalogie du bruit : son apparition récente dans nos sociétés, au début du XIX^e siècle, découle de l'activité industrielle. Les pollutions sonores sont par conséquent une création humaine, et leur multiplication, le fruit du capitalisme productiviste. Ainsi, elles ne sont pas une fatalité. Le politique doit par conséquent se saisir de ce sujet.

Les effets nocifs du bruit sont pléthores sur les populations. Et, comme souvent, c'est parmi les classes populaires, urbaines comme rurales, que se trouvent les personnes qui en pâtissent le plus. Dit autrement, l'exposition au bruit est, elle aussi, très inégalement répartie. D'après un rapport de l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, également connue sous la dénomination d'Agence de la transition écologique), 25 millions de Français, soit 35 % de la population, sont exposés à des niveaux sonores nocifs. L'effet de classe devient patent dès lors que l'on constate que le bruit est la première cause de pollution mentionnée par les habitants des quartiers pauvres : 50 % s'en plaignent, contre 25 % des quartiers résidentiels non prioritaires (Insee, 2018). De plus, la moitié des Zones Urbaines Sensibles (quartiers identifiés comme subissant des inégalités sociales et liée à l'emploi) sont concernées par un « point noir bruit », c'est-à-dire une exposition sonore supérieure aux prescriptions réglementaires (Conseil économique, social et environnemental, 2015). Il en va ainsi de la pollution sonore comme de la pollution en général et de la dégradation de l'environnement : elle touche en premiers lieux les quartiers populaires.

Ceci est notamment vrai des nuisances aériennes qui constituent 9 % des sons considérés comme des « bruits », et où la géographie parle d'elle-même au regard de la localisation des aéroports. Situés en périphérie des grandes villes, les nuisances qu'ils engendrent concernent en premier

lieu les habitants des territoires limitrophes issus de classes populaires et moyennes, à Paris comme à Toulouse, à Nice comme à Beauvais, à Lyon comme à Marseille. Les conséquences en termes de santé publique de l'exposition au bruit sont connues : dépression, surpoids voire obésité, troubles du sommeil, fatigue chronique, problèmes cardiaques ainsi que de nombreux troubles auditifs. Comme le constataient Mme Fanny Mietlicki, M. Olivier Blond et Mme Anne-Sophie Evrard en mars 2023 dans la revue *Actualité et dossier en santé publique* : « *selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le bruit représente le deuxième facteur environnemental provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe derrière la pollution atmosphérique : de l'ordre de 20 % de la population européenne (soit plus de 100 millions de personnes) se trouveraient ainsi exposées de manière chronique à des niveaux de bruit des transports préjudiciables à la santé humaine (...) En France, 9,8 millions de personnes seraient affectées par une forte gêne et 3,3 millions par de fortes perturbations de leur sommeil liées au bruit des transports. En Île-de-France, ces chiffres s'élèveraient à 2,3 millions et 0,9 million respectivement, et près de 9 millions d'habitants seraient exposés à des niveaux supérieurs à au moins une des valeurs recommandées par l'OMS pour le bruit des transports. En moyenne, un habitant de la zone dense francilienne perd treize mois de vie en bonne santé du fait de son exposition au bruit des transports* ». Entendre des décollages et des atterrissages nuit et jour est donc un problème de santé publique, qui occasionnent troubles du sommeil, stress, anxiété, cancers ou infarctus, comme le rappelait récemment le Dr. Duparc du Centre hospitalier universitaire de Rangueil-Toulouse.

Par conséquent, le bruit est d'autant plus nocif qu'on y est exposé de façon récurrente et prolongée, ce qui est précisément le cas des personnes vivant aux abords des aéroports. Un avion au décollage produit plus de 130 décibels. Quelques secondes d'exposition à ce volume sonore peuvent créer des dégâts irréversibles. Si le cas de l'Île-de-France est le plus alarmant étant donné la densité démographique de la région, il ne doit pas éclipser le fait que les situations inquiétantes se répartissent sur l'ensemble du territoire national. La Cour des comptes recensait 73 aéroports en 2019, dont 41 accueillaient entre 10 000 et 3 millions de passagers commerciaux, auxquels se rajoutent parfois les vols relatifs au fret aérien. En termes de rotations Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ont enregistré 716 524 mouvements la même année. On imagine aisément l'intensité de l'exposition au bruit engendrée sur les populations locales. Par conséquent, le contraire du bruit, le silence, est aujourd'hui, comme la nuit, un bien rare. 87 % des Français considèrent qu'il est devenu un privilège dont peu de personnes peuvent bénéficier (*OpinionWay*, janvier 2020). L'enquête

réalisée par Bruitparif et le Crédoc en novembre 2021 indique que le bruit est une préoccupation pour 78 % des Franciliens et Franciliennes, qui le considèrent comme un inconvénient relatif au fait de vivre en Île-de-France.

Le bruit est dès lors un enjeu majeur de santé publique. À cet égard, le techno-solutionnisme ou l'hypothétique « avion vert » n'apportent aucune réponse sérieuse. Certes, ils peuvent contribuer, à la marge, à abaisser le volume sonore produit par un appareil. Mais ces « solutions » ne répondront pas à l'ampleur du défi que posent les nuisances aériennes. Promues par les compagnies aériennes elles-mêmes, elles ont pour objectif, *in fine*, que de continuer à accroître le trafic aérien. Or il est impossible de conjuguer cet objectif des multinationales du transport aérien avec la satisfaction de l'intérêt général, qui implique une réduction drastique de l'exposition au bruit. La réduction des nuisances sonores aériennes ne pourra pas faire l'économie d'une diminution des vols et d'une régulation accrue de ceux-ci, notamment en ce qui concerne les mouvements de nuit. Outre contraindre les compagnies à respecter la loi en vigueur, ce dont beaucoup s'exonèrent aujourd'hui, le pouvoir politique doit repenser le rapport de la société française au trafic aérien, par exemple en incitant à recourir à d'autres moyens de transports, en premier lieu desquels le ferroviaire. Cette transformation doit être initiée immédiatement par des objectifs atteignables à court terme, et approfondie grâce à une planification. La bifurcation écologique du secteur des transports se doit ainsi d'être organisée avec les salariés du secteur, et de leur garantir un emploi digne.

Lors du premier confinement, une large partie de la population s'est réjouie d'une qualité de vie retrouvée, particulièrement au regard de l'abaissement de la pollution sonore et de la capacité à entendre de nouveau le chant des oiseaux dans les grandes villes. Comment aujourd'hui se satisfaire de la trajectoire d'augmentation des vols mise en œuvre par les gérants d'aéroport et les compagnies aériennes, avec pour objectifs de rattraper le niveau d'avant-covid ? Un tel objectif va à rebours des nécessités de notre temps.

Le présent texte de loi propose des dispositions exigeantes, concrètes et complémentaires à celles existantes, à même de répondre à l'intérêt général en réintroduisant un contrôle social accru sur la production du bruit. Il poursuit donc trois objectifs. Premièrement, la pleine application du droit existant en matière de régulation des vols et de sanction des compagnies aériennes y dérogeant par un renforcement des dispositifs de

coercition, de contrôle et de saisines des instances compétentes ; deuxièmement, la contribution financière des compagnies aériennes à la prise en charge des dommages sanitaires qu'elles engendrent sur les populations, en sus de leur participation accrue au dédommagement pour les travaux d'isolation phonique ; troisièmement, l'augmentation des taxes sur les billets d'avion afin que le prix reflète le coût véritable du transport aérien, amorçant ainsi la prise en compte des externalités négatives qu'il induit. Au niveau européen, l'harmonisation de la taxation accrue du kérósène se fera sur la base de la coopération renforcée avec les pays-membres, de même que la politique de suppression des subventions massives que les régions accordent aux aéroports tel que l'autorise l'Union européenne. Or celles-ci sont injustes socialement car elles représentent des charges importantes pour les budgets des régions alors qu'elles relèvent de l'ancien monde en maintenant souvent artificiellement en vie des aéroports fortement déficitaires.

Dé coulant pour beaucoup des recommandations émises par la Convention citoyenne pour le climat, reprises et affinées par le Réseau action climat, au niveau national, ce texte constitue la première étape d'une politique volontariste de réduction de l'ensemble du trafic aérien, et notamment du fret nocturne. Celle-ci est inséparable d'une véritable politique de relocalisation industrielle d'une part et du développement des alternatives d'autre part, avec, notamment un plan de régénération du réseau ferré existant (investissement dans la SNCF, maintien ou réouverture d'une gare dans chaque sous-préfecture, développement du ferrouillage).

Par conséquent, cette proposition de loi contribue à la bifurcation écologique du transport aérien dont est consubstantielle l'amélioration des conditions de vie des populations riveraines des zones aéroportuaires. Ce texte entend réintroduire de la justice sociale en contraignant les compagnies aériennes à prendre en compte des dommages qu'elles engendrent, tout en limitant les diverses aides publiques dont elles sont bénéficiaires. Face aux enjeux sociaux, écologiques et économiques du XXI^e siècle, il est en effet urgent de repenser notre rapport au transport aérien de façon concrète et au-delà des seules incantations.

L'article 1^{er} consacre la réduction du trafic aérien. Il instaure le couvre-feu pour tous les aéroports de France, en interdisant les vols de nuit, entre 23 heures et 6 heures. Il limite également les rotations en définissant le nombre de créneaux horaires attribuables à Roissy-Charles-de-Gaulle et

Orly, tout en fixant un objectif de baisse de ceux-ci pour les autres aéroports.

L'**article 2** prévoit diverses mesures de réduction des nuisances sonores émises par les aéronefs. Elles s'appuient notamment sur les dispositions déjà mises en œuvre à l'aéroport de Bâle-Mulhouse-Fribourg cogéré par la France et la Suisse.

L'**article 3** étend les possibilités de saisine de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). Jusque-là réservées à des associations, elles sont à présent étendues aux riverains des aéroports afin d'accroître le contrôle citoyen sur l'activité aérienne et les dommages qu'elle engendre.

L'**article 4** dote l'ACNUSA d'un véritable mandat sanitaire. Jusque-là instance consultative, l'agence, dont la compétence et l'indépendance sont reconnues par toutes les parties, est à présent en capacité de contrôler effectivement les pollutions atmosphériques et les gaz à effet de serre émis par les zones aéroportuaires. L'objectif est de pouvoir ainsi mener des enquêtes sanitaires sur les populations concernées afin d'évaluer les risques d'une part et d'examiner les dommages effectifs d'autre part.

L'**article 5** multiplie par cinq le tarif des amendes administratives dont doivent s'acquitter les compagnies aériennes en cas de manquement constaté. Le plafond est porté à 200 000 € lorsque le manquement concerne les vols de nuit.

L'**article 6** élargit le mandat des Agences régionales de santé en leur donnant compétences en matière de surveillance de la qualité de l'air afin de renforcer les dispositifs publics de contrôle de la pollution aérienne.

L'**article 7** concerne le périmètre d'application, ainsi que le taux, de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Il inclut à présent les petits aéronefs privés de moins de deux tonnes, et augmente son tarif. Par ailleurs, il crée une taxe additionnelle portée à 20 % de la TNSA qui sera directement affectée à la Sécurité sociale. Il s'agit ici d'une première contribution des compagnies aériennes à la prise en charge financière des dommages sanitaires qu'engendre leur activité.

L'**article 8** permet d'affecter le produit de la taxe à l'Assurance maladie pour prendre en charge des dépenses de santé.

Constatant que les dispositifs d'aides à la prise en charge des travaux d'insonorisation des logements riverains des aéroports sont peu connus des

intéressés, l'**article 9** constraint la puissance publique à mettre en œuvre, une fois par an, une campagne d'information par voie postale et affichage.

L'**article 10** renforce la législation existante en termes de report modal vers le ferroviaire. Les liaisons aériennes sont interdites pour les trajets inférieurs à quatre heures pour lesquels il existe une équivalence via le réseau ferré sans correspondance et assuré par plusieurs liaisons quotidiennes.

L'**article 11** interdit la publicité pour le transport aérien.

L'**article 12** augmente le prix du billet d'avion par un relèvement de la taxe solidarité. Celui-ci est néanmoins modulé selon la nature du trajet et la classe, la « premium » étant beaucoup plus taxée que les vols ne proposant pas de services additionnels. En outre, l'augmentation ne s'applique pas pour les trajets en classe économique vers les territoires ultra-marins, et est modérée vers les pays de la rive méditerranéenne.

L'**article 13** rétablit de la justice fiscale en mettant fin à l'abattement de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) pour le transport aérien, et en rétablissant une TVA à 20 % sur celui-ci.

L'**article 14** introduit la taxe sur le kérósène pour les vols partant de France, en dehors de ceux ralliant la Corse ou les territoires ultra-marins.

L'**article 15** gage financièrement la proposition de loi.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① La sous-section 2 de la section 4 du chapitre I^{er} du titre VII du livre V du code de l'environnement est complétée par des articles L. 571-12-1, L. 571-12-2 et L. 571-12-3 ainsi rédigés :
- ② « *Art. L. 571-12-1.* – Le nombre maximal annuel de créneaux horaires disponible, dans les aérodromes ouverts à la circulation publique, à l'exception des aéroports d'Orly et Roissy-Charles de Gaulle, est limité par arrêté du ministre en charge des transports de manière à atteindre une baisse de 10 % par rapport au nombre de créneaux horaires utilisés en 2019 d'ici à 2030.
- ③ « Le nombre maximal annuel de créneaux horaires attribuables par les coordonnateurs des aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et Orly est respectivement de 440 000 et 250 000 par an.
- ④ « *Art. L. 571-12-2.* – I. – Dans les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, est interdit :
- ⑤ « 1° L'atterrissement d'aéronefs entre 23 heures et 6 heures, heure de toucher des roues ;
- ⑥ « 2° L'atterrissement d'aéronefs pour retard accidentel après 23 heures, sauf si la sécurité de l'aéronef est compromise ;
- ⑦ « 3° Le décollage d'aéronefs entre 23 heures et 6 heures, heure de toucher des roues ;
- ⑧ « 4° Le décollage d'aéronefs pour retard accidentel après 23 heures ;
- ⑨ « II. – Les aéronefs effectuant des atterrissages entre 22 heures et 7 heures sont manœuvrés au tracteur électrique sur les voies de circulation ;
- ⑩ « III. – L'utilisation des dispositifs de freinage au moyen des groupes moteurs est interdite entre 22 heures et 7 heures, sauf raisons particulières mettant en jeu la sécurité de l'aéronef.
- ⑪ « *Art. L. 571-12-3.* – Les dispositions prévues à l'article L. 571-12-2 ne font pas obstacle à l'atterrissement ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire. »

Article 2

- ① Après l'article L. 6362-1 du code des transports, sont insérés deux articles L. 6362-1-1 et L. 6362-1-2 ainsi rédigés :
- ② « *Art. L. 6362-1-1.* – I. – Pour les aérodromes des groupes 1 à 3 mentionnés à l'article L. 6360-1 du présent code, aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale avec une marge cumulée inférieure à 13 niveau effectif de bruit perçu ne peut :
- ③ « 1° Atterrir entre 22 heures et 7 heures, heure du toucher des roues ;
- ④ « 2° Quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22 heures et 7 heures.
- ⑤ « II. – Aucun essai de moteurs ne peut être effectué du lundi au samedi et toute la journée le dimanche, sauf lorsqu'ils sont exécutés avec un réducteur de bruit entre 22 heures et 7 heures.
- ⑥ « III. – Les déplacements des aéronefs entre les hangars et les postes de stationnement sont obligatoirement effectués à l'aide de tracteurs électriques.
- ⑦ « IV. – Le recul des avions à l'aide de leurs propres moteurs est interdit.
- ⑧ « V. – Tout aéronef au décollage est tenu, entre 22 heures et 7 heures, heures locales, de décoller depuis l'extrémité de la piste.
- ⑨ « VI. – Tout aéronef évoluant selon les règles de vol aux instruments respecte les procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores.
- ⑩ « VII. – Tout exploitant d'aéronef effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée des aéroports des groupes 1 à 3 publie, dans son manuel d'exploitation, des consignes de conduite machine visant à réduire au minimum l'impact sonore des phases d'approche, d'atterrissage et de décollage. Ces consignes sont conformes aux prescriptions du document 8168/OPS/611 publié par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

- ⑪ « VIII. – Tout exploitant effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée des aérodromes des groupes 1 à 3 publie, dans son manuel d'exploitation, la classification et la marge cumulée de ses aéronefs.
- ⑫ « IX. – Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux V et VI que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol. »
- ⑬ « *Art. L. 6362-1-2.* – Le contrôle de la circulation aérienne attribue les niveaux de vol et optimise l'organisation des pistes et des trajectoires de façon à minimiser les nuisances sonores et le survol des zones densément peuplées, notamment en généralisant les procédures d'approche en descente continue. Ce faisant, il tient compte de la sécurité de l'aviation et des flux du trafic. »

Article 3

- ① La première phrase de l'article L. 6361-5 du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° La dernière occurrence du mot : « ou » est supprimée ;
- ③ 2° Après le mot : « aéroportuaire, », sont insérés les mots : « ou de tout riverain d'un aérodrome, ».

Article 4

- ① Le II de l'article L. 6361-6 du code des transports est ainsi rédigé :
- ② « II. – Dans le domaine de la pollution atmosphérique et des gaz à effet de serre, l'Autorité :
- ③ « 1° S'assure que les indicateurs de la qualité de l'air sur les plateformes aéroportuaires sont suivis grâce aux moyens propres du gestionnaire ou par ceux de l'association agréée de la surveillance de la qualité de l'air compétente sur le territoire en application de l'article L. 221-3 du code de l'environnement ;
- ④ « 2° S'assure de la qualité des protocoles de mesure des polluants atmosphériques effectués sur les plateformes aéroportuaires ;
- ⑤ « 3° Vérifie que les plateformes aéroportuaires assurent un suivi de leurs émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ;

- ⑥ « 4° S’assure de la qualité des inventaires des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre réalisés sur les plateformes aéroportuaires ;
- ⑦ « 5° S’assure que des programmes et des moyens sont mis en oeuvre par les différents acteurs agissant sur les plateformes aéroportuaires pour limiter les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et pour respecter les prescriptions les concernant. »

Article 5

- 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 euros » est remplacé par le montant : « 7 500 euros » ;
 - ④ b) Le montant : « 20 000 euros » est remplacé par le montant : « 100 000 euros » ;
 - ⑤ 2° À la seconde phrase, le montant : « 40 000 euros » est remplacé par le montant : « 200 000 euros ».

Article 6

À la deuxième phrase de l’article de l’article L. 221-3 du code de l’environnement, après le mot : « État », sont insérés les mots : « , de l’Agence régionale de santé ».

Article 7

- ① La section 4 du chapitre II du titre II du livre IV du code de l’imposition des biens et services est ainsi modifiée :
 - ② 1° À la fin de l’article L. 422-50, les mots : « 2 tonnes » sont remplacés par les mots : « 500 kilogrammes » ;
 - ③ 2° Le tableau du deuxième alinéa de l’article L. 422-54 est ainsi rédigé :

④

Groupe de l'aérodrome	Minimum (euros)	Maximum (euros)
Groupe 1	40	100
Groupe 2	20	30
Groupe 3	10	20

⑤ 3° Il est ajouté un article L. 422-58 ainsi rédigé :

⑥ « *Art. L. 422-58. – I. – Une taxe additionnelle à la taxe sur les nuisances sonores aériennes est due par toute personne redevable de la taxe sur les nuisances sonores aériennes en application de l'article L. 422-56.*

⑦ « Elle est égale à une fraction du produit de la taxe déterminée à l'article L. 422-50.

⑧ « Son taux est égal à 20 %.

⑨ « II. – La taxe additionnelle à la taxe sur les nuisances sonores aériennes est recouvrée et contrôlée selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties, sûretés et priviléges que la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

⑩ « III. – Le produit de la taxe est affecté aux organismes de sécurité sociale dans les conditions prévues à l'article L. 131-8 du code de la sécurité sociale. »

Article 8

① L'article L. 131-8 du code de la sécurité sociale est complété par un 10° ainsi rédigé :

② « 10° Le produit de la taxe additionnelle à la taxe sur les nuisances sonores aériennes prévue à l'article L. 422-58 du code de l'imposition des biens et services est versée à la branche mentionnée au 1° de l'article L. 200-2. »

Article 9

① La sous-section 4 de la section 4 du chapitre I^{er} du titre VII du livre V du code de l'environnement est complétée par un article L. 571-17-1 ainsi rédigé :

- ② « *Art. L. 571-17-1.* – Une campagne annuelle d’information est réalisée par les services du préfet coordinateur à destination du public couvert un plan de gêne sonore pour les informer des droits dont ils sont titulaires en application de l’article L. 571-14. »

Article 10

À la fin du premier alinéa du II de l’article L. 6412-3 du code des transports, les mots : « à deux heures trente » sont remplacés par les mots : « à quatre heures ».

Article 11

- ① Après l’article L. 229-62 du code de l’environnement, tel qu’il résulte de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, il est inséré un article L. 229-62-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 229-62-1.* – Est interdite la publicité relative à la promotion de l’avion comme moyen de transport. »

Article 12

- ① L’article L. 422-22 du code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ③ a) Les mots : « est déterminé par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l’aviation civile dans les limites inférieures et supérieures suivantes, qui sont » sont remplacés par le signe : « , » ;
- ④ b) À la fin, sont ajoutés les mots : « , est fixé à » ;
- ⑤ 2° Le tableau du deuxième alinéa est ainsi rédigé :
- ⑥

« Destination finale du passager	Services additionnels à bord dont bénéficie le passager, sans supplément de prix, par rapport à d’autres passagers	Montant (euros)
Distance inférieure	Aucun service additionnel	30

ou égale à 2 000 km	Présence de services additionnels	180
Distance comprise entre 2 000 à 5 000 km	Aucun service additionnel	50
	Présence de services additionnels	300
Distance supérieure à 5 000 km	Aucun service additionnel	100
	Présence de services additionnels	600
Outre-mer	Aucun service additionnel	0
	Présence de services additionnels	600

».

Article 13

Le *b quater* de l'article 279 du code général des impôts est complété par les mots : « , hors transport par voie aérienne ».

Article 14

- ① L'article L. 312-58 du code des impositions sur les biens et services est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Ce tarif réduit n'est pas applicable aux produits mentionnés au premier alinéa lorsque le déplacement s'effectue par voie aérienne et à l'intérieur du territoire français, hors vols à destination et en provenance des territoires d'outre-mer et de la Corse. »

Article 15

La charge pour l'État est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à 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.