

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

Annexe au procès-verbal de la séance du 5 juin 1985.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur le projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée
nationale en deuxième lecture, relatif à l'urbanisme au voisinage
des aérodromes.*

Par M. Jean COLIN,

Sénateur.

(1) Cette Commission est composée de : MM. Michel Chauty, *président* ; Jean Colin, Richard Pouille, Bernard Legrand, Pierre Noé, *vice-présidents* ; Francisque Collomb, Marcel Dawnay, André Rouvière, Louis Minetti, *secrétaires* ; MM. François Abadie, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Jean-Luc Bécart, Georges Berchet, Marcel Bony, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Jean-Paul Chambriard, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Alfred Gérin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Lechnault, Yves Le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Guy Malé, René Martin, Paul Masson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Ivan Renar, Michel Rigou, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Michel Sordel, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (7^e législ.) : 1^{re} lecture : 2393, 2476 et in-8° 726.
2^e lecture : 2640, 2669 et in-8° 787.

Sénat : 1^{re} lecture : 162, 228 et in-8° 87 (1984-1985).
2^e lecture : 303 (1984-1985).

Urbanisme.

SOMMAIRE

	Pages
Exposé général	3
Examen des articles restant en discussion	7
— <i>Article premier</i> : Zones de bruit des aérodromes	7
— <i>Article 2</i> : Commission consultative de l'environnement	10
— <i>Article 3</i> : Régime des décollages de nuit	10
— <i>Article 4</i> : Sanctions pénales encourues par les propriétaires mettant ou laissant en service des aéronefs en situation irrégulière	11
— <i>Article 5</i> : Redevance régionale sur les nuisances phoniques	11
— <i>Article 6</i> : Validité des directives d'aménagement national	11
— <i>Article 7</i> : Responsabilité civile des exploitants d'aéronefs en matière de dommages dus au bruit	12
Tableau comparatif	13

MESDAMES, MESSIEURS.

L'Assemblée nationale a examiné le 22 mai dernier en seconde lecture le projet de loi relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.

Il s'est confirmé à cette occasion qu'il n'existe **pas de désaccord de fond entre les deux assemblées à propos des dispositions de ce projet qui tendent à donner une base législative à la directive d'aménagement national** qui sera frappée de caducité le 1^{er} octobre prochain. En revanche, l'Assemblée nationale a manifesté son opposition à la plupart des articles que le Sénat avait ajoutés à ce projet de loi dans le but d'accorder aux riverains des aéroports une juste compensation à la gêne qu'ils subissent et aux obligations auxquelles ils doivent se conformer.

Les considérants qui ont amené l'Assemblée à repousser ces dispositions sont divers et vont du refus d'étendre les compétences des commissions consultatives de l'environnement (article 3 relatif au régime des décollages de nuit) à l'impossibilité d'instituer un mécanisme satisfaisant par l'initiative parlementaire du fait de l'article 40 de la Constitution (article 5 créant une redevance régionale sur les nuisances phoniques) en passant par la nécessité d'effectuer une actualisation complète de certaines parties du Code de l'aviation civile (article 4 modifiant les sanctions pénales encourues par les propriétaires mettant ou laissant en service des aéronefs en situation irrégulière). Mais il nous faut surtout nous arrêter sur les débats qui se sont déroulés à l'Assemblée nationale à propos de l'article 7 qui traitait de **la responsabilité civile des exploitants d'aéronefs en matière de dommages dus au bruit.**

Il est nécessaire, afin d'éclairer ce débat, de rappeler rapidement les données du problème en trois points :

1° Le texte fondamental en la matière est l'article L. 141-2 du Code de l'aviation civile qui dispose que : « L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient, aux personnes et aux biens situés à la surface.

« Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime. »

2° Le tribunal des conflits a, par un arrêt en date du 27 janvier 1964, décidé que les actions tendant à obtenir réparation, sur la base de l'article L. 141-2, du préjudice subi du fait du bruit produit par les aéronefs étaient de la compétence des tribunaux judiciaires.

3° La jurisprudence judiciaire a, pour la première fois le 9 décembre 1964 (tribunal de grande instance de Nice), et depuis lors de manière constante, décidé que les exploitants d'aéronefs sont responsables de plein droit des dommages causés par le bruit des aéronefs et que cette responsabilité, en ce qui concerne le bruit au voisinage des aérodromes, n'est pas solidaire, mais proportionnelle à la part de trafic réalisée par chaque transporteur, évaluée à la date de la demande en justice. Cette responsabilité ne peut être atténuée que par la faute de la victime.

Le projet de loi que nous examinons à présent serait-il de nature à anéantir les effets de cette interprétation constante donnée par la jurisprudence des dispositions de l'article L. 141-2 qui, au demeurant, ne prêtent à aucune équivoque ? C'est la question que l'on peut aujourd'hui poser, ainsi que l'a fait le journal *Libération*, dans un article du 22 mai dernier, dans les termes suivants :

« Poussé à la roue par les compagnies, le Gouvernement présente un amendement au projet de loi relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, qui exonérerait lesdites compagnies de leurs responsabilités en matière de bruit. Au moment où le ministère de l'Environnement met le paquet pour lutter précisément contre cette nuisance, l'adoption de l'amendement serait pour le moins étrange. »

On peut se demander comment ce projet de loi relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a pu donner lieu à une tentative de renversement de la jurisprudence sur la responsabilité des exploitants d'aéronefs ; tout simplement en saisissant l'occasion qui s'est offerte par l'évocation, au Sénat, d'un problème tout à fait spécifique.

Lors du débat au Sénat, en avril dernier, nos collègues Etienne Dailly et Bernard Parmantier ont tous deux déposé des articles additionnels afin de résoudre le problème que posait aux petits aéroclubs associatifs l'application de la jurisprudence fondée sur l'article L. 141-2. Le Sénat, sensible aux difficultés que pouvait provoquer à l'aviation légère l'application d'une jurisprudence élaborée dans des actions menées contre des grandes compagnies d'aviation, a adopté un amendement exonérant les associations à but non lucratif exploitant des aéronefs à hélices de moins de 5,7 tonnes de leur responsabilité en matière de dommages dus au bruit.

Et la crainte qu'avait alors manifestée votre Rapporteur en déclarant qu'il s'agissait là d'un « coup de canif qui risquait d'ouvrir une brèche dans le principe fondamental qu'est la protection des riverains de l'aéroport », a malheureusement trouvé très vite une concrétisation.

En effet, les défenseurs des intérêts des compagnies aériennes ont aussitôt profité de la brèche ouverte pour déclarer qu'une limitation du champ d'application de cette exemption de responsabilité n'était pas normale et que tous les exploitants d'aéronefs devaient en bénéficier. Déjà, lors du débat devant le Sénat, le Gouvernement devait défendre cette position en reprenant un texte soigneusement en réserve dans les cartons de l'administration puisque, mot pour mot, virgule pour virgule, ce texte reprenait les dispositions du projet de loi relatif aux nuisances dues au bruit des aéronefs déposé sur le Bureau du Sénat le 6 novembre 1979 par le gouvernement de M. Raymond Barre qui, sur intervention des élus, avait eu, en dernière minute, la prudence de le retirer.

Et l'on a pu assister à la même manœuvre à l'Assemblée nationale où le Rapporteur a déposé le même amendement, décidément vivace, et l'a fait adopter par la commission de la Production et des Echanges. En séance publique heureusement les choses se sont passées différemment et, grâce aux interventions de Mmes Véronique Neiertz, présidente du Comité national du bruit, et Paulette Nevoux, l'amendement de la Commission a été rejeté. De ce fait, le projet de loi revient devant le Sénat sans cet article additionnel.

Cette suite d'escarmouches montre à la fois l'esprit de suite des inspirateurs de l'amendement et le danger de vouloir régler, à l'occasion de l'examen d'un texte législatif, des problèmes particuliers ; les coups de canif à la règle générale aboutissent très vite à la destruction même de la règle.

C'est à la lueur de ces événements et des déclarations auxquelles ils ont donné lieu que notre Commission demande aujourd'hui au Sénat de se déterminer.

Compte tenu :

— d'une part, de la nécessité d'aboutir à une promulgation de ce projet de loi avant le 1^{er} octobre prochain, date d'expiration de la validité de la directive d'aménagement national à laquelle il succède ;

— d'autre part, de l'engagement pris par le Gouvernement de proposer prochainement un dispositif législatif répondant aux préoccupations légitimes de chacun (1) ;

(1) Déclaration de M. Jean Auroux à l'Assemblée nationale, le 22 mai dernier :

« J'ai reçu mandat — sur ma demande — de procéder à la mise à jour, dans le cadre d'un texte législatif spécifique, de plusieurs dispositions du Code de l'aviation civile, qui date, pour l'essentiel, de 1924.

« C'est donc dans ce cadre plus cohérent que je vous proposerai prochainement un dispositif répondant aux préoccupations légitimes de chacun : d'une part, la nécessité de permettre au transport aérien comme à l'aviation légère et sportive d'exercer une

...

votre Commission vous propose de rester, pour cette seconde lecture, dans le cadre strict tracé par le Gouvernement pour son projet initial et de ne pas ajouter d'article additionnel au texte adopté en seconde lecture par l'Assemblée nationale. Ce n'est pas sans regret que votre Commission accepte de ne pas reprendre ces dispositions dont l'intérêt est clair et dont l'adoption aurait eu pour conséquence la mise en place d'une législation plus équitable et plus équilibrée, faisant ~~un~~ juste place aux aspirations des riverains des aéroports gênés par le bruit. Ce souci de perfection a cependant amené, en première lecture, une dérive allant précisément à l'opposé de ce qui était envisagé.

Par ailleurs, fait nouveau et de combien d'importance, le Gouvernement s'est engagé à reprendre l'étude des textes qui régissent ces problèmes, en tenant compte des intérêts de chacun.

Dans ces conditions, il apparaît raisonnable à votre Commission de ne pas prendre les devants et de s'en tenir — sauf sur un point essentiel, celui de la détermination des zones A, B et C délimitées par les plans d'exposition au bruit — aux propositions, certes limitées, qui sont celles du texte gouvernemental.

C'est à l'occasion du dépôt du futur texte que la Commission pourra tenter à nouveau de faire prévaloir les dispositions qu'elle avait introduites en première lecture et dont elle continue à penser qu'elles sont nécessaires pour doter notre législation, en la matière, d'une meilleure efficacité et d'une plus grande équité.

...

activité normale dans le cadre d'une réglementation moderne ; d'autre part, la possibilité pour les riverains de bénéficier des garanties nécessaires et, notamment, de recours contre les nuisances dont ils s'estimeraient être les victimes

« Cette démarche législative spécifique sera de nature à apporter à chacun les réponses nécessaires sur ce thème précis, tout en ouvrant la perspective plus large d'une actualisation et d'une modernisation d'un ensemble législatif qui doit mieux intégrer les évolutions, technologiques notamment, réalisées dans le monde aéronautique depuis plus d'un demi-siècle. »

EXAMEN DES ARTICLES RESTANT EN DISCUSSION

Article premier.

Zones de bruit des aérodromes.

Cet article — qui constituait l'article unique du projet de loi déposé par le Gouvernement — contient toutes les dispositions relatives aux règles d'urbanisme au voisinage des aérodromes qui seront intégrées dans le Code de l'urbanisme.

L'Assemblée nationale n'a apporté que des modifications rédactionnelles aux articles L. 147-1 et L. 147-3. Quant à l'article L. 147-2, il avait d'ores et déjà été adopté dans les mêmes termes par les deux Assemblées.

A l'article L. 147-4, outre un amendement rédactionnel de coordination avec une suppression opérée à l'article L. 147-3, l'Assemblée nationale a adopté deux amendements plus importants.

Le premier de ces amendements a eu pour effet de supprimer la mention des « **prévisions de réduction du bruit émis par les aéronefs** » que le Sénat avait introduite dans la liste des éléments qui président à la définition des zones A, B et C des plans d'exposition au bruit. L'Assemblée nationale a fait valoir que les plans d'exposition au bruit pourraient être révisés au cas où l'on constaterait effectivement une réduction du bruit des aéronefs. Votre Commission, qui estime que des progrès considérables ont déjà été faits dans la voie de la réduction du bruit émis par les aéronefs et qu'il est peu probable que l'on connaisse encore des progrès décisifs en ce domaine dans les prochaines années, vous propose de ne pas revenir sur cette suppression.

Le second de ces amendements touche la disposition qui permet une **variation des valeur d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs**.

Le projet de loi initial prévoyait que les valeurs d'indices qui président à la délimitation des zones A, B et C des plans d'exposition au bruit pourraient « être **modulées** dans les conditions prévues à l'article L. 111-1-1 compte tenu de la situation des aérodromes au regard de leur utilisation et de leur insertion dans les milieux urbanisés ».

Le Sénat, sur proposition de sa commission des Affaires économiques et du Plan, a refusé, en première lecture, que cette modulation puisse aboutir à une extension de la zone C par rapport à la

délimitation qui résulterait de la valeur d'indice minimale retenue de manière générale ; et l'on a largement cité à cette occasion l'exemple de la région parisienne où le préfet de région a fait définir une zone complémentaire extérieure à la zone C (dite zone C' ou zone D) jusqu'aux courbes isosophiques 75 pour Orly et 78 pour Roissy (contre 84 pour la zone C), puis a étendu à cette zone complémentaire les dispositions applicables à la zone C. En conséquence le Sénat a modifié le texte en sorte que les valeurs d'indices ne puissent faire l'objet que d'une augmentation (ce qui entraînerait une diminution de la superficie de la zone C), mais non d'une diminution (qui aurait pour effet d'étendre la zone C).

L'Assemblée nationale a rétabli, au cours de sa seconde lecture, le texte qu'elle avait adopté précédemment. Il nous semble intéressant de reproduire ici les différents arguments qui ont été invoqués à cette fin. Le Rapporteur de l'Assemblée nationale a expliqué, dans son rapport écrit, que le scrupule dont avait fait preuve le Sénat « pourrait apparaître comme une précaution utile si l'adaptation locale des zones de bruit était entièrement laissée à l'initiative de l'administration. Mais, dans un système où cette adaptation ne peut être réalisée que dans le cadre d'une concertation approfondie, où les régions jouent notamment un rôle essentiel, la rédaction retenue par le Sénat apparaît excessivement restrictive dans la mesure où elle limite la liberté de dialogue des partenaires de la concertation, essentiellement les régions et l'Administration : la loi ne doit pas empêcher *a priori* une région de rechercher une protection accrue pour les riverains de ses aérodromes, pas plus qu'elle ne doit s'opposer à ce qu'une autre région mène une politique moins rigoureuse dans ce domaine ».

A en croire cette démonstration, le Sénat aurait refusé de faire confiance en la matière aux régions. Mais le discours tenu par le représentant du Gouvernement en séance publique sonne tout différemment :

« Je suis en mesure d'indiquer que les décrets en Conseil d'Etat auxquels il a été fait allusion et qui sont en cours de préparation détermineront les valeurs nationales et — pourquoi pas ? — régionales des indices concernés. Ce pourrait être pour la zone C une plage de valeur entre 75 et 84, voire 85 ou 86, selon les caractéristiques de l'urbanisation et la gêne ressentie par les habitants. Il n'y aura pas d'augmentation automatique de la limite extérieure de la zone C.

« Le commissaire de la République arrêtera le plan d'exposition au bruit pour chaque aérodrome. Il pourra choisir la valeur de l'indice, en particulier pour la zone C, à l'intérieur des plages de valeur nationale ou régionale, en fonction de la situation de l'aérodrome, de son activité et de son insertion dans les milieux urbanisés. »

Quel contraste entre ces deux citations ! Cette fois on serait tenté de penser que les régions ne seront même plus consultées par le commissaire de la République. Sans doute n'en ira-t-il pas ainsi car l'article L. 111-1-1 du Code de l'urbanisme prévoit explicitement leur avis, mais on peut penser que cet avis ne pèsera pas bien lourd pour que le Gouvernement le traite ainsi par préférence.

On l'aura bien compris, votre Commission ne peut être convaincue par la vision par trop idyllique dépeinte par le Rapporteur de l'Assemblée nationale ; les régions seront sans doute amenées à émettre un avis, mais ce ne sera qu'un avis. C'est pourquoi, sur ce point qu'elle juge fondamental, votre Commission demande au Sénat d'adopter à nouveau l'amendement pour lequel il s'était prononcé en première lecture.

A l'article L. 147-5, l'Assemblée nationale a adopté un amendement précisant que la création et l'extension des équipements publics ou collectifs sont autorisées en zone C. On trouvera ci-dessous un tableau présentant de manière synthétique le régime établi par cet article.

Principe général d'interdiction sous réserve des autorisations suivantes		Constructions à usage d'habitation	Habitat existant	Equipements publics ou collectifs
Zone A		Nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celles-ci.	Opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant ; amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes. A condition qu'il n'y ait pas accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.	Nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.
	Secteurs déjà urbanisés.	+ logements de fonctions nécessaires aux activités économiques.		
Zone B		Idem	Idem	Idem
Zone C	Secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics.	+ constructions individuelles non groupées à condition qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.	Mêmes opérations, mais celles-ci peuvent entraîner un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.	Idem

Enfin, à l'article L. 147-6, l'Assemblée nationale a supprimé un alinéa qu'elle jugeait redondant.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé à l'article L. 147-4 du Code de l'urbanisme.

Article 2.

Commission consultative de l'environnement.

Cet article, ajouté par l'Assemblée nationale en première lecture, rend obligatoire la création, auprès des aérodromes visés à l'article L. 147-2 du Code de l'urbanisme, d'une commission consultative de l'environnement, dès lors qu'une commune concernée en fait la demande.

A l'alinéa premier, l'Assemblée nationale a apporté une modification d'ordre rédactionnel.

Au second alinéa, l'Assemblée nationale est revenue à la rédaction antérieure ; elle a ainsi supprimé la compétence de la commission sur l'institution d'aides aux riverains, en coordination avec la suppression de l'article 5 relatif à la création d'une redevance sur les nuisances phoniques.

Enfin, l'Assemblée nationale a refusé que la loi fixe en détail la composition de la commission consultative de l'environnement et a confié à un décret en Conseil d'Etat le soin de déterminer cette composition.

Votre Commission vous propose de réintroduire dans le texte même de la loi les principes de la composition de la commission consultative de l'environnement et d'adopter cet article ainsi amendé.

Article 3.

Régime des décollages de nuit.

L'Assemblée nationale a supprimé cet article, introduit par le Sénat, qui soumettait, sur les aérodromes dotés d'un plan d'exposition au bruit, les décollages de nuit à un régime d'autorisation fixé par l'autorité administrative après consultation de la commission consultative de l'environnement.

Conformément aux explications figurant dans l'introduction de ce rapport, votre Commission vous propose de ne pas reprendre cet article.

Article 4.

**Sanctions pénales encourues par les propriétaires
mettant ou laissant en service des aéronefs en situation irrégulière.**

Il en va de même pour cet article qui actualisait les peines d'amendes prévues par l'article L. 150-1 du Code de l'aviation civile et qui ajoutait le défaut de certificat de limitation de nuisances à la liste des infractions sanctionnées.

Article 5.

Redevance régionale sur les nuisances phoniques.

Il en va encore de même pour cet article qui prévoyait la possibilité pour la région d'instituer une redevance sur les nuisances phoniques.

Article 6.

Validité des directives d'aménagement national.

L'article L. 111-1-4 du Code de l'urbanisme prévoit que les directives d'aménagement national intervenues en application de l'article L. 111-1 valent prescriptions d'aménagement au sens de l'article L. 111-1-1 pour une durée de deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur de cet article. De ce fait, en l'état actuel de la législation, la directive relative à la protection et à l'aménagement du littoral, approuvée par un décret du 25 août 1979, deviendrait caduque le 1^{er} octobre prochain.

Or, il est très peu probable qu'une loi relative à la protection et à l'aménagement du littoral, qui se substituerait à la directive de 1979, puisse être promulguée avant cette date. Pour éviter la création d'un vide juridique dans un domaine aussi sensible que la protection du littoral, le Sénat a donc pris l'initiative, à l'occasion de la discussion de ce projet de loi en première lecture, de modifier l'article L. 111-1-4 du Code de l'urbanisme, de manière à prolonger d'un an la validité de la directive de 1979.

« Afin que le travail législatif puisse se faire dans de bonnes conditions », le secrétaire d'Etat aux Transports a déposé un amendement prolongeant d'une année supplémentaire la validité de cette directive (1). En conséquence, la directive relative à la protection et à l'aménagement du littoral sera valide jusqu'au 1^{er} octobre 1987.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 7.

**Responsabilité civile des exploitants d'aéronefs
en matière de dommages dus au bruit.**

Le problème de la responsabilité civile des exploitants d'aéronefs en matière de dommages dus au bruit a été suffisamment abordé dans l'introduction de ce rapport pour qu'il ne soit pas nécessaire de développer davantage les raisons pour lesquelles votre Commission ne vous propose pas de reprendre les dispositions supprimées par l'Assemblée nationale.

••

La commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter le projet de loi relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes ainsi amendé.

(1) On remarquera que, à la différence de ce qu'il a jugé pour les articles 3 à 5, le Rapporteur de l'Assemblée nationale n'a aucunement estimé que cet article était étranger au présent projet relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.

TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en deuxième lecture	Propositions de la Commission
<p>PROJET DE LOI</p> <p><i>relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.</i></p>	<p>PROJET DE LOI</p> <p><i>relatif à l'urbanisme au voi- sinage des aérodromes ainsi qu'à la prévention et à la réparation des nuisances dues au bruit des aéronefs.</i></p>	<p>PROJET DE LOI</p> <p><i>relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.</i></p>	<p>PROJET DE LOI</p> <p>Intitulé non modifié.</p>
<p>Article premier.</p>	<p>Article premier.</p>	<p>Article premier.</p>	<p>Article premier.</p>
<p>Il est inséré au titre IV du Livre premier du Code de l'urbanisme un chapitre VII ainsi rédigé :</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>
<p>« CHAPITRE VII</p>	<p>« CHAPITRE VII</p>	<p>« CHAPITRE VII</p>	<p>« CHAPITRE VII</p>
<p>« Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes.</p>	<p>« Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes.</p>	<p>« Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes.</p>	<p>Intitulé non modifié.</p>
<p>« Art. L. 147-1. — Au voi- sinage des aérodromes, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixées par le présent cha- pitre, dont les dispositions, qui valent loi d'aménagement et d'urbanisme au sens de l'ar- ticle L. 111-1-1, complètent les règles générales instituées en application de l'article L. 111-1.</p>	<p>« Art. L. 147-1. — Non modifié.</p>	<p>« Art. L. 147-1. — Alinéa sans modification.</p>	<p>« Art. L. 147-1. — Non modifié.</p>
<p>« Les schémas directeurs, les schémas de secteur, les plans d'occupation des sols et les documents d'urbanisme</p>		<p>Alinéa sans modification.</p>	

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en première lecture**

en tenant lieu doivent être compatibles avec ces dispositions.

« Les dispositions du présent chapitre sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des établissements classés

« Art. L. 147-2. — Les dispositions du présent chapitre sont applicables autour des aérodromes classés selon le Code de l'aviation civile en catégories A, B et C, ainsi qu'autour des aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative.

« Art. L. 147-3. — Un plan d'exposition au bruit est établi par l'autorité administrative, après consultation des communes intéressées et de la commission consultative de l'environnement concernée lorsqu'elle existe, pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 147-2.

« Il est soumis à enquête publique suivant les modalités de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles il est établi et tenu à la disposition du public.

« Le plan d'exposition au bruit est annexé au plan d'occupation des sols, dont les dispositions doivent être compatibles avec les prescriptions définies à l'article L. 147-5.

**Texte adopté par le Sénat
en première lecture**

* Art. L. 147-2 — Non modifié

« Art. L. 147-3. — Un plan d'exposition au bruit, qui comprend un rapport de présentation et des documents graphiques, est établi par l'autorité administrative,...

...l'article L. 147-2.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

« Les dispositions...

...et l'ouverture des installations classées.

« Art. L. 147-2. — Non modifié.

« Art. L. 147-3. — Pour l'application des prescriptions édictées par le présent chapitre, un plan d'exposition au bruit est établi par l'autorité administrative. .

...l'article L.147-2.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

**Propositions
de la Commission**

« Art. L. 147-2. — Non modifié.

« Art. L. 147-3. — Non modifié.

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat
en première lecture**

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

**Propositions
de la Commission**

« Les plans d'exposition au bruit existants rendus disponibles pour l'application de la directive d'aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes valent, dans l'attente de leur révision, plan d'exposition au bruit au titre de la loi n° du *relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes*. Cette révision intervient selon les conditions fixées par le décret en Conseil d'Etat prévu au troisième alinéa du présent article.

« Art. L. 147-4. — Le plan d'exposition au bruit définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs. Il les classe en zones de bruit fort, dites A et B et zone de bruit modéré, dite C. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées dans les conditions prévues par l'autorité administrative.

« Les valeurs de ces indices pourront être modulées dans les conditions prévues à l'article L. 111-1-1 compte tenu de la situation des aérodromes au regard de leur utilisation, notamment pour la formation aéronautique, et de leur insertion dans les milieux urbanisés.

« Art. L. 147-5. — Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont

« Les plans d'exposition...

... loi
n° du . Cette
révision...

...
présent article.

« Art. L. 147-4. — Le plan d'exposition au bruit définit, à partir des prévisions de réduction du bruit émis par les aéronefs, de développement de l'activité aérienne...

... par l'autorité administrative.

« Les valeurs de ces indices pourront être *augmentées* dans...

urbanisés.

« Art. L. 147-5. — Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

« Art. L. 147-4. — Le plan d'exposition au bruit *qui comprend un rapport de présentation et des documents graphiques*, définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne....

... par l'autorité administrative.

« Les valeurs de ces indices pourront être *modulées* dans...

urbanisés.

« Art. L. 147-5. — Alinéa sans modification.

« Art. L. 147-4. — Alinéa sans modification.

« Les valeurs de ces indices pourront être *augmentées* dans...

urbanisés.

« Art. L. 147-5. — Non modifié.

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en première lecture**

interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. A cet effet :

« 1° Sous réserve de ce qui est dit à l'alinéa suivant, dans les zones de bruit A et B, aucune construction à usage d'habitation n'est admise à l'exception de celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci. Pour ce qui concerne les équipements publics ou collectifs, ne sont admis que ceux qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.

« En zone de bruit B et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone de bruit A, peuvent en outre être admis les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et les constructions à usage d'habitation directement liées ou nécessaires à l'activité agricole.

« 2° Dans les zones de bruit A et B, peuvent être admises, dès lors qu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances, les opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, ainsi que l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes.

« 3° En zone de bruit C, peuvent être admises, dans les secteurs déjà urbanisés et

**Texte adopté par le Sénat
en première lecture**

« 1° *Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones à l'exception :*

« — *de celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;*

« — *dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et des constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole ;*

« — *en zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.*

« 2° *Les opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, ainsi que l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes, ne peuvent être admises que lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances ; elles peuvent en outre être admises dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics de la zone C lorsqu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.*

« 3° *Les équipements publics ou collectifs ne sont admis dans ces zones que*

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

« 1° Non modifié.

« 2° Non modifié.

« 3° Dans les zones A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que

**Propositions
de la Commission**

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat
en première lecture**

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

**Propositions
de la Commission**

desservis par des équipements publics, dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances, des constructions individuelles non groupées à usage d'habitation ainsi que l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes et les opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant.

lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.

lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.

« Art. L. 147-6. — Toutes les constructions qui seront autorisées dans les zones de bruit conformément aux dispositions de l'article L. 147-5 feront l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction et d'habitation.

« Art. L. 147-6. — Non modifié.

« Art. L. 147-6. — Alinéa sans modification.

« Art. L. 147-6. — Non modifié.

« Le certificat d'urbanisme doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Alinéa sans modification.

« Le permis de construire ou toute autorisation d'utiliser ou d'occuper le sol doit mentionner la situation du terrain au regard des zones de bruit. »

Alinéa supprimé.

Art. 2 (nouveau).

Art. 2.

Art. 2.

Art. 2.

A la demande d'une commune concernée par un plan d'exposition au bruit, il est créé, auprès d'un aéroport visé à l'article L. 147-2 du Code de l'urbanisme, une commission consultative de l'environnement.

Alinéa sans modification.

L'autorité administrative peut créer, pour tout aéroport visé à l'article L. 147-2 du Code de l'urbanisme, une commission consultative de l'environnement. Cette création est de droit lorsque la demande en est faite par une commune dont une partie du territoire est couverte par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport.

Alinéa sans modification.

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en première lecture**

La commission est consultée sur toute question d'importance relative aux incidences de l'exploitation sur les zones affectées par les nuisances de bruit.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les règles de composition et de fonctionnement de cette commission.

**Texte adopté par le Sénat
en première lecture**

La commission est consultée sur toutes questions relatives aux nuisances phoniques au voisinage de l'aérodrome, en particulier sur l'élaboration du plan d'exposition au bruit et sur l'institution d'aides aux riverains.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les règles de composition et de fonctionnement de cette commission qui comprend notamment des représentants :

— des associations intéressées, agréées en application de l'article 40 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature ;

— des communes concernées par le bruit de l'aérodrome ;

— des conseils généraux et régionaux dans les départements et régions sur le territoire desquels est implanté l'aérodrome ;

— du gestionnaire de l'aérodrome ;

— des administrations concernées.

Art. 3 (nouveau).

Pour tout aérodrome sur lequel il a été établi un plan d'exposition au bruit, les décollages de nuit ne sont autorisés que dans les conditions déterminées par l'autorité administrative après consultation de la commission consultative de l'environnement concernée lorsqu'elle existe.

Art. 4 (nouveau).

L'article L. 150-1 du Code de l'aviation civile est ainsi rédigé :

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

La commission est consultée sur toute question d'importance relative aux incidences de l'exploitation sur les zones affectées par les nuisances de bruit.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les règles de composition et de fonctionnement de cette commission.

Art. 3 à 5.

Supprimés.

**Propositions
de la Commission**

Alinéa sans modification.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les règles de composition et de fonctionnement de cette commission qui comprend notamment des représentants :

— des associations intéressées, agréées en application de l'article 40 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature ;

— des communes concernées par le bruit de l'aérodrome ;

— des conseils généraux et régionaux dans les départements et régions sur le territoire desquels est implanté l'aérodrome ;

— du gestionnaire de l'aérodrome ;

— des administrations concernées.

Art. 3 à 5.

Suppression conforme.

Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en première lecture

Texte adopté par le Sénat
en première lecture

Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture

Propositions
de la Commission

« Art. L. 150-1. — Sera puni d'une amende de 2.000 F à 200.000 F et d'un emprisonnement de six jours à un mois ou de l'une de ces deux peines seulement le propriétaire qui aura :

« 1° mis ou laissé en service son aéronef sans avoir obtenu de certificat d'immatriculation et de navigabilité ;

« 2° mis ou laissé en service son aéronef sans avoir obtenu de certificat de limitation de nuisances lorsque celui-ci est exigible ;

« 3° mis ou laissé en service son aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article L. 121-2 ;

« 4° fait ou laissé circuler sciemment un aéronef dont le certificat de navigabilité ou de limitation de nuisances a cessé d'être valable.

« Tout refus de certificat de navigabilité ou de limitation de nuisances par l'autorité chargée de ce service devra être notifié par écrit à l'intéressé et cette notification établira contre lui une présomption de faute. »

Art. 5 (nouveau).

1. — A la demande du conseil général, ou d'une commune, d'un département dont une partie du territoire est couverte par un plan d'exposition au bruit, la région peut établir et percevoir sur les aérodromes visés à l'article L. 147-2 du Code de l'urbanisme une redevance sur les nuisances phoniques qui est modulée en fonction de la catégorie acoustique des aéronefs.

Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en première lecture

Texte adopté par le Sénat
en première lecture

Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture

Propositions
de la Commission

La redevance est perçue à l'occasion de l'atterrissage des aéronefs. Toutefois, la redevance n'est pas exigée pour les aéronefs utilisés par l'Etat.

II. — *L'assiette de la redevance, qui est recouvrée et liquidée dans les mêmes conditions que la redevance d'atterrissage, est égale au montant résultant, pour chaque aéronef, des tarifs de base de la redevance d'atterrissage.*

La redevance est calculée en pourcentage du tarif de base de la redevance d'atterrissage. Les pourcentages, qui sont modulés en fonction des groupes auxquels se rattachent les aéronefs en application des dispositions relatives à la répartition des aéronefs en cinq groupes acoustiques, sont fixés par le conseil régional sans pouvoir excéder :

- *pour le groupe 1 : 20 % ;*
- *pour le groupe 2 : 15 % ;*
- *pour le groupe 3 : 10 % ;*
- *pour le groupe 4 : 5 % ;*
- *pour le groupe 5 : 0 %.*

III. — *Le produit de cette redevance est affecté au sein du budget régional à un compte spécial de prévention et de réparation des dommages résultant des nuisances phoniques. A ce compte spécial peuvent être imputées les dépenses résultant de l'acquisition d'immeubles à usage d'habitation, de terrains aménageables dans les conditions fixées par la pré-*

Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en première lecture

Texte adopté par le Sénat
en première lecture

Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture

Propositions
de la Commission

sente loi et de locaux commerciaux situés dans la zone A d'un plan d'exposition au bruit, des aides à l'insonorisation des bâtiments, des aides aux opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant et des primes à la création d'entreprises et à l'emploi dans les zones A, B et C d'un plan d'exposition au bruit.

Les dépenses d'acquisition d'immeubles à usage d'habitation ainsi que d'aides à l'insonorisation des bâtiments ne peuvent être effectuées que pour les seuls immeubles :

— que leurs propriétaires justifient avoir acquis ou pour lesquels l'autorisation de construire a été obtenue avant la date correspondant au moment où une gêne importante due au bruit était prévisible ;

— que leurs propriétaires ont acquis à titre gratuit postérieurement à cette date lorsque la dernière mutation à titre onéreux est antérieure à cette même date ou lorsque le bâtiment, édifié antérieurement à cette même date, n'a fait l'objet d'aucune mutation à titre onéreux depuis sa construction.

La date correspondant au moment où une gêne importante due au bruit était prévisible est fixée par le conseil régional, pour chacun des aérodromes concernés, dans les six mois suivant l'établissement de la redevance.

La commission consultative de l'environnement concernée, lorsqu'elle existe, est consultée sur les conditions de l'utilisation de la redevance.

Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en première lecture

Texte adopté par le Sénat
en première lecture

Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture

Propositions
de la Commission

Art. 6 (nouveau).

*Dans la première phrase
de l'article L. 111-14 du Code
de l'urbanisme, les mots :
« deux ans » sont remplacés
par les mots : « trois ans ».*

Art. 7 (nouveau).

Par dérogation aux dispositions de droit commun, la responsabilité de l'exploitant d'un aéronef en matière de dommage résultant du bruit émis lors des manœuvres liées à l'utilisation d'un aérodrome ou d'une plate-forme régulièrement autorisée ne peut être recherchée dès lors que l'exploitant est une association à objet aéronautique à but non lucratif, régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 ou l'un de ses membres, que l'aéronef est un aéronef à hélices de moins de 5,7 tonnes et qu'il n'y a pas infraction à la réglementation en vigueur.

Art. 6.

Dans la première phrase...

...mots « quatre ans ».

Art. 7.

Supprimé.

Art. 6.

Non modifié.

Art. 7.

Suppression conforme.