

N° 228

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

Annexe au procès-verbal de la séance du 10 avril 1985.

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, 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 Daunay, 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 Beyrer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Jean-Paul Chambriard, William Chery, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Alfred Gérin, Roland Grimsdi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Robert Lamicournet, Bernard Laurent, France Lechenault, 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, Lucien Neuwirth, 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, Jules Roujon, Michel Scrdal, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir Les numéros :

Assemblée nationale (7^e légis.) : 2393, 2476 et in-8° 726.

Sénat : 162 (1984-1985).

Urbanisme.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	3
EXAMEN DES ARTICLES	9
Article premier : Zones de bruit des aérodromes	9
Article 2 : Commission consultative de l'environnement	13
Articles additionnels après l'article 2 :	
• Décollages de nuit	14
• Certificat de limitation de nuisances	15
• Redevance sur les nuisances phoniques	15
Intitulé du projet de loi	16
TABLEAU COMPARATIF	17
Annexe I : Liste des auditions du Rapporteur	23
Annexe II : Réglementation actuellement en vigueur en faveur des riverains des aéroports d'Orly et de Roissy - Charles-de-Gaulle	23

MESDAMES, MESSIEURS,

Le texte, qui nous est soumis, prévoit un certain nombre de contraintes dans les possibilités de construction au voisinage des aérodromes.

Le problème se pose depuis un certain nombre d'années et les approches successives qui ont été faites ne se sont pas toujours soldées par des conclusions satisfaisantes.

Le Gouvernement se trouve amené à présenter ce projet de loi car, à compter du 1^{er} octobre prochain, la directive d'aménagement national va devenir caduque, en raison de la mise en place des lois de décentralisation. L'application de celles-ci rendrait dès lors toute protection impossible si le législateur n'était pas sollicité. Il y a donc nécessité immédiate à ce que le texte proposé puisse entrer en application, ce qui suppose son vote définitif au cours de la session de printemps.

Certes, il est tout à fait légitime de prévoir une limitation des constructions dans les secteurs qui, au fil des années, deviennent de plus en plus bruyants et entraînent une gêne peu compatible avec des conditions de vie normales.

En soi, la légitimité de la démarche n'est donc pas contestable. Encore faut-il qu'elle ne se traduise pas par des contraintes abusives et surtout de très lourds préjudices, au détriment des habitants ou des propriétaires des terrains concernés.

Si l'on reprend les diverses péripéties qui se sont produites depuis vingt ans, on est frappé par l'accumulation des contentieux qui, systématiquement, se sont soldés par la reconnaissance du bon droit des riverains qui attaquaient les mesures prises.

Ce qui est caractéristique, c'est aussi l'acharnement des autorités administratives à revenir sur le sujet et à reprendre, aussitôt après l'annulation de décision, une formulation quasi similaire. Certes, on n'en est plus à la période où une simple circulaire ministérielle de M. Messmer prétendait modifier le droit de propriété dans les zones considérées (1).

(1) Circulaire du 30 juillet 1973 relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes.

Cette circulaire a naturellement été annulée. D'autres textes sont intervenus qui ont donné lieu, eux aussi, à de sérieuses contestations juridiques.

A l'heure actuelle, le problème est encore rendu plus ardu par le fait que les compagnies aériennes elles-mêmes ont attaqué le texte créant sur les aérodromes d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle une redevance qui, perçue sur chaque aéronef, est ensuite destinée, par l'intermédiaire d'un compte spécial, à l'attribution d'aides financières à l'insonorisation et à l'acquisition de bâtiments à usage d'habitation.

Mais encore faut-il savoir que les conditions dans lesquelles ces aides sont accordées sont extrêmement restreintes et que les zones géographiques où elles sont consenties ne coïncident pas avec celles où des contraintes ont été établies.

Toutes ces raisons amènent à penser que le législateur doit se montrer extrêmement circonspect à l'étude d'un tel texte, même si le bien-fondé n'en est pas discutable, même si les raisons en sont légitimes et même si le bon sens de telles mesures est évident.

L'ambition de votre Commission est d'arriver à un texte qui soit beaucoup plus équilibré et qui conduise, non seulement à reconnaître la nécessité d'une servitude et de contraintes d'urbanisme dans les zones définies par l'article L. 147-4 du Code de l'urbanisme, mais encore à accorder aux riverains qui se trouvent visés par cette contrainte, sinon des avantages, tout au moins la juste compensation des obligations auxquelles ils devront se conformer et qui amputent considérablement le libre exercice de leur droit de propriété.

Or, les articles du projet de loi sont inspirés d'une conception très autoritaire. Ils édictent des contraintes mais sans pour autant en fournir la contrepartie.

Il est donc souhaitable d'apporter au texte un certain nombre de modifications qui rétablissent un indispensable équilibre entre les intérêts en cause, ceux de la puissance publique et ceux des riverains.

Les discussions, qui ont eu lieu à l'Assemblée nationale, ont bien montré que cette conception répondait à la réalité des choses ; et ce n'est pas un hasard si ce sont précisément les députés qui ont pu juger directement, dans leurs circonscriptions, le déséquilibre existant entre les contraintes imposées aux riverains et la réglementation instituée en leur faveur, qui ont pris la parole pour déplorer les insuffisances dont il est fait cas ci-dessus.

A cela on peut rétorquer que le texte vise un but limité et qu'il traite des servitudes d'urbanisme autour des aéroports.

Il a même été précisé que la reconnaissance des droits des riverains faisaient l'objet d'études très avancées, qu'un large débat inter-

ministériel avait lieu et que des dispositions réglementaires interviendraient pour, précisément, compenser des lacunes que votre Rapporteur ne pouvait pas méconnaître, s'il voulait faire preuve d'impartialité.

Par contre, de telles dispositions restant du domaine réglementaire, il ne serait pas possible de les introduire dans le texte législatif dont nous avons à discuter.

Cette argumentation a son poids sur le plan juridique ; mais encore faudrait-il que de nouveaux apaisements soient apportés, que des propositions plus concrètes soient faites et que des précisions soient fournies en cours de débat.

En effet, l'on ne comprendrait pas, alors que le problème est en suspens depuis des années, que le Parlement s'en tienne à la position de l'administration, cherchant à régler l'unique question des intérêts de la puissance publique. Cette vision étroite du problème a été affirmée de façon stricte et permanente depuis fort longtemps, sans tenir compte des intérêts des populations riveraines ; elle mérite cependant d'être élargie aujourd'hui.

Même si le législateur se trouve cantonné dans un cadre étroit, défini par les seules perspectives d'urbanisme, le problème ne peut être isolé de son contexte et l'action du Parlement doit aussi être élargie aux questions d'importance qui sont le lot quotidien des riverains.

C'est dans cet esprit que votre Commission vous propose un certain nombre d'amendements qui débordent peut-être du cadre du projet de loi, mais qui paraissent tout à fait indispensables à son équilibre.

Ces amendements sont basés sur les considérations suivantes :

1. Les communes concernées ont depuis longtemps été choquées par une interprétation abusive quant aux périmètres concernés.

C'est ainsi qu'a été créée une zone complémentaire, dite C' ou D, qui échappe en théorie aux contraintes actuelles mais qui, par une application systématique à l'échelon des départements, a institué des servitudes nouvelles.

Cette zone complémentaire est uniquement le fait de l'administration. Elle est à l'origine de contraintes imposées unilatéralement par la puissance publique, sans concertation ni négociation avec les collectivités locales.

Son existence et sa légitimité sont contestées avec véhémence par celles-ci. Sa disparition paraît devoir s'imposer.

Il serait donc anormal qu'au bénéfice des modifications en cours, cette zone, dont la création est jugée arbitraire, soit désormais

incorporée dans les zones où les contraintes d'urbanisme apparaissent. Il s'agirait d'une extension anormale et regrettable, au moment où l'on s'adresse au législateur pour définir la situation actuelle. Ce dernier ne peut, à notre avis, ratifier une telle aggravation aux règles antérieures déjà suffisamment sévères.

2. Un autre problème ne peut rester dans l'ombre. C'est celui de l'indemnisation des propriétaires des terrains concernés par les dispositions d'urbanisme qui font l'objet du présent texte. Au moment où ces dispositions deviennent législatives, la question doit être évoquée.

Le Parlement, soucieux de protéger la propriété privée, ne peut laisser se créer des servitudes, sans que celles-ci donnent lieu à indemnisation.

Certes ces servitudes, aujourd'hui intégrées dans la loi, sont devenues réelles au fil des années. La gêne, limitée au départ, est devenue telle, en raison de l'importance du trafic et du bruit des réacteurs, que les constructions à usage d'habitation ne sont plus acceptables dans les périmètres touchés par le bruit.

Il en résulte un dommage pour les propriétaires concernés. Eluder la difficulté et n'en point parler, entraînerait la privation, par prétérition, d'une partie du droit de propriété. Cette méthode a semblé à votre Commission tout à fait inacceptable.

C'est pourquoi la formulation suivante vous est proposée.

a) Les terrains frappés par les servitudes d'urbanisme définies par le présent texte doivent trouver une autre utilisation que celle de l'habitat. Si cette utilisation est avantageuse, il n'y a aucune raison de prévoir une indemnisation.

En conséquence, il est demandé que de tels terrains, ce que n'exclut pas au reste le texte proposé, aient vocation pour accueillir des zones d'activité. Des primes à la création d'entreprises et à l'emploi devront y être accordés, afin de faciliter l'implantation ou l'extension de ces activités.

b) Dans certains cas extrêmes, tout un cœur de ville peut être frappé de sclérose et définitivement condamné par le dispositif législatif qui est proposé. Tel est le cas pour la principale rue commerçante de Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne), où les locataires s'enfuient à cause du bruit et où le commerce périlite rapidement.

Le législateur ne peut admettre une spoliation aussi évidente, même si, pudiquement, on refuse de la reconnaître.

La réhabilitation et l'insonorisation, actuellement à la seule charge des riverains de l'aéroport, propriétaires des bâtiments ou des fonds de commerce, doivent être l'objet d'un financement parti-

culier, sur le modèle de celui appliqué dans les zones critiques. Là encore, des aides devront être accordées afin de faciliter les opérations de rénovation ou de réhabilitation de l'habitat existant.

3. La concertation avec les élus et avec les représentants des associations de riverains doit être développée. C'est par la multiplication des rencontres et par la systématisation du dialogue que l'on pourra dégager des décisions, respectant à la fois les exigences de l'activité aéronautique et les intérêts légitimes des populations riveraines.



C'est sous le bénéfice de ces observations et en ayant conscience de présenter un texte amendé, mieux adapté aux circonstances et tenant enfin compte des impératifs de l'équité ainsi que d'un juste équilibre entre les intérêts en cause, que votre Commission vous propose l'adoption du présent projet de loi.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier.

Zones de bruit des aérodomes.

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 aérodomes ; il introduit celles-ci dans le titre IV du Livre premier du Code de l'urbanisme qui est consacré aux dispositions particulières à certaines parties du territoire.

Le contenu des trois directives d'aménagement national fera ainsi l'objet de trois chapitres de ce titre. La loi du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne a inséré, en un chapitre V, les dispositions particulières aux zones de montagne ; la loi relative au littoral introduira les règles d'urbanisme spécifiques aux zones de littoral en un chapitre VI ; enfin, la présente loi crée un chapitre VII relatif aux zones de bruit des aérodomes qui comprend les articles L. 147-1 à L. 147-6.

Article L. 147-1.

Le premier alinéa de cet article prévoit que les dispositions qui seront incluses dans le Code de l'urbanisme par la présente loi valent loi d'aménagement et d'urbanisme et qu'elles complètent, à ce titre, les règles générales instituées en application de l'article L. 111-1.

Le second alinéa précise que les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec ces dispositions ; il ne fait d'ailleurs que reprendre la dernière phrase de l'article L. 111-1-1 qui pose le même principe pour l'ensemble des lois d'aménagement et d'urbanisme. L'Assemblée nationale a adopté un amendement qui a pour effet de calquer la rédaction de cet alinéa sur celle de l'article L. 111-1-1.

Le troisième alinéa ajoute que ces mêmes dispositions sont opposables à tout personne pour l'exécution de tous travaux. L'Assemblée nationale a, là encore, adopté un amendement afin d'harmoniser la rédaction de cet alinéa avec celle de l'article L. 123-5 du Code de l'urbanisme qui est relative à l'opposabilité du plan d'occupation des sols.

Article L. 147-2.

Cet article définit le champ d'application du projet de loi.

Les dispositions du projet sont applicables autour des aérodromes classés, selon le Code de l'aviation civile, en catégories A, B et C. Ces trois catégories recouvrent l'ensemble des aérodromes destinés à la circulation aérienne publique, à l'exception de ceux qui sont exclusivement destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens, au tourisme, à certains services à courte distance ou aux aéronefs à décollage vertical ou oblique.

En outre le champ d'application peut être élargi à d'autres aérodromes par l'autorité administrative ; le Ministre a précisé, lors du débat à l'Assemblée nationale, que la décision d'élargir éventuellement ce champ d'application serait prise par arrêté ministériel. L'Assemblée nationale a en outre adopté un amendement, afin de préciser que cet élargissement pourrait porter non seulement sur des aérodromes civils, mais également sur des aérodromes militaires.

Article L. 147-3.

Cet article définit les modalités d'élaboration du plan d'exposition au bruit.

Le premier alinéa rend obligatoire l'établissement du plan d'exposition au bruit pour chacun des aérodromes entrant, en vertu de l'article L. 147-2, dans le champ d'application de la présente loi.

Il précise que le plan est établi par l'autorité administrative, comme c'est déjà le cas aujourd'hui. Aux termes de la circulaire du 13 août 1981, ces plans sont élaborés par le service technique des bases aériennes pour les aérodromes de catégorie A et B, pour certains aérodromes de catégorie C et pour les aérodromes affectés au ministère de la Défense, par l'Aéroport de Paris pour les aérodromes relevant de son autorité et par le directeur général de l'aviation civile pour les autres aérodromes.

Enfin, le texte ajoute que le plan est établi après consultation des communes intéressées et, du fait d'un amendement adopté par l'Assemblée nationale, de la commission consultative de l'environnement concernée lorsqu'il en a été créé une.

Le deuxième alinéa prévoit que le plan d'exposition au bruit est soumis à enquête publique selon les modalités définies par la loi du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

Le troisième alinéa renvoie à un décret en Conseil d'Etat, la détermination des conditions dans lesquelles le plan est établi et tenu à la disposition du public.

Le quatrième alinéa dispose que le plan d'exposition au bruit est annexé au plan d'occupation des sols ; l'Assemblée nationale a adopté un amendement précisant que les dispositions du P.O.S. doivent être compatibles avec les prescriptions définies à l'article L. 147-5. Il ne s'agit là que d'un rappel puisque l'article L. 147-1 pose déjà le principe selon lequel le P.O.S. doit être compatible avec les dispositions de la présente loi. Il revient à l'autorité administrative de mettre en œuvre la procédure de révision des P.O.S. afin que soit assurée cette compatibilité.

Enfin, le dernier alinéa, qui résulte d'un amendement adopté par l'Assemblée nationale, maintient en vigueur les plans d'exposition au bruit établis en application de la réglementation antérieure ; il prévoit en outre que la révision de ces plans intervient selon des modalités définies par décret en Conseil d'Etat.

Votre Commission vous propose de préciser que le plan d'exposition au bruit comprend obligatoirement un rapport de présentation et des documents graphiques. Ce rapport devra préciser toutes les hypothèses qui ont présidé à la détermination des zones de bruit. Il devra notamment mentionner les prévisions de développement de l'activité aérienne et d'extension des infrastructures et justifier la délimitation des zones A, B et C. Quant aux documents graphiques, ils devront faire apparaître avec le plus de précision possible la limite de chacune de ces zones. Il est en effet essentiel que règne en ce domaine la plus grande transparence ; or celle-ci ne peut résulter que de l'établissement de documents clairs et sans équivoque qui permettront à tous de comprendre le bien-fondé du tracé de ces zones.

Article L. 147-4.

Cet article définit le contenu des plans d'exposition au bruit en fonction des éléments suivants :

— Le plan d'exposition au bruit définit trois zones en fonction de l'évaluation de la gêne due au bruit des aéronefs : les zones A et B, qui sont des zones de bruit fort, et la zone C, qui est une zone de bruit modéré.

— Ces zones sont définies à partir des prévisions qu'il est possible de faire sur le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les procédures de circulation aérienne et en fonction de valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs.

Le second alinéa prévoit que les valeurs de ces indices pourront être modulées en fonction de l'utilisation de chaque aéroport et de son insertion dans les milieux urbanisés. Cette modulation doit intervenir dans les conditions définies par l'article L. 111-1-1 du Code de l'urbanisme, c'est-à-dire après consultation ou sur propo-

sition des régions territorialement intéressées. L'Assemblée nationale a adopté un amendement soulignant que cette modulation pourra intervenir, notamment en fonction de l'utilisation des aérodrômes pour la formation aéronautique.

Votre Commission comprend qu'il puisse être souhaitable de moduler ces valeurs d'indices en fonction des spécificités de chaque aérodrôme, mais elle se refuse à ce que cette modulation aboutisse à une extension de la zone C par rapport à la délimitation qui résulterait de la valeur d'indice minimale retenue de manière générale. 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 isopsophiques 75 pour Orly et 73 pour Roissy (contre 84 pour la zone C), puis a étendu à cette zone complémentaire les dispositions applicables à la zone C amène votre Commission à inviter le Sénat à modifier le texte qui lui est soumis, en sorte que cette modulation puisse permettre, le cas échéant, de stabiliser la zone C en élevant la valeur d'indice minimum de sa délimitation, mais qu'elle ne puisse aboutir par une diminution de cette valeur d'indice, à étendre la zone C.

Article L. 147-5.

Cet article pose le principe de l'interdiction, dans les zones définies par un plan d'exposition au bruit, d'une extension de l'urbanisation ou d'une création ou extension d'équipements publics qui conduiraient à exposer de nouvelles populations aux nuisances de bruit.

Les modalités d'application de cette interdiction sont les suivantes :

1° *Pour les zones A et B*, les seules constructions à usage d'habitation admises sont les logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celles-ci. De même, les seuls équipements publics ou collectifs admis sont ceux qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ainsi que ceux qui sont indispensables aux populations existantes.

En revanche, aucune limitation n'existe pour les équipements industriels, agricoles ou commerciaux. De ce fait, le texte prévoit que, *en zone B et dans les secteurs déjà urbanisés de la zone A*, on peut admettre les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales ainsi que les constructions à usage d'habitation directement liées ou nécessaires à l'activité agricole.

Enfin, il est précisé que les opérations de rénovation des quartiers, de réhabilitation de l'habitat existant, d'extension mesurée ou de reconstruction des constructions existantes peuvent être admises à condition qu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

2° Pour la zone C, le texte prévoit en outre, dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics, la possibilité d'admettre des constructions individuelles non groupées à usage d'habitation, l'amélioration ou la reconstruction des constructions existantes ainsi que les opérations de rénovation ou de réhabilitation de l'habitat existant, à condition qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

Votre Commission vous propose une nouvelle rédaction de cet article qui ne modifie aucunement le fond de ces dispositions, mais les réorganise afin de faire apparaître plus clairement celles qui concernent les nouvelles constructions, puis l'habitat existant, enfin les équipements publics.

Article L. 147-6.

Le premier alinéa de cet article soumet les constructions autorisées dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit aux mesures d'isolation acoustique prévues par les textes législatifs et réglementaires.

Les deux alinéas suivants prévoient des dispositions relatives à l'information des personnes qui souhaitent construire dans une zone de bruit. D'une part, le certificat d'urbanisme doit signaler l'existence de la zone de bruit, ainsi que l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique, d'autre part le permis de construire doit mentionner la situation de la construction au regard des zones de bruit.



Votre Commission vous propose d'adopter cet article premier ainsi amendé.

Article 2.

Commission consultative de l'environnement.

L'Assemblée nationale a introduit cet article nouveau qui rend obligatoire, à la demande d'une commune concernée par un plan d'exposition au bruit, la création d'une Commission qui doit être consultée sur toutes questions d'importance relative aux incidences de l'exploitation sur les zones affectées par les nuisances de bruit. Une circulaire du 29 août 1983 avait déjà suggéré une concertation portant sur les moyens d'améliorer la situation des riverains d'aéroport, ce qui avait entraîné la création d'une quinzaine de commissions.

A la demande du Gouvernement, les règles de composition de cette commission ont été renvoyées à un décret en Conseil d'Etat.

Votre Commission ne s'oppose pas à ce que ces règles de composition soient fixées par voie réglementaire, mais elle souhaite que la loi précise que la Commission comprend des représentants des associations intéressées qui ont été agréés en application de l'article 40 de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature. Rappelons que cet article permet aux associations régulièrement déclarées et exerçant, depuis au moins trois ans, leurs activités statutaires dans le domaine de la protection de la nature et de l'environnement de faire l'objet d'un agrément du ministre de l'Environnement et que cet agrément leur donne vocation à participer à l'action des organismes publics ayant pour objet la protection de la nature et de l'environnement.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Articles additionnels après l'article 2.

Votre Commission vous présente trois amendements destinés à insérer, après l'article 2, les articles additionnels suivants :

Décollages de nuit.

La gêne provoquée par le passage d'un avion est fort différente selon qu'il se produit le jour ou la nuit ; c'est ainsi que l'aéroport de Paris, pour l'élaboration des plans d'exposition au bruit, considère que la gêne résultant d'un avion de nuit équivaut à la gêne résultant de dix avions de jour. Aussi votre Commission a-t-elle jugé souhaitable de réglementer les décollages de nuit. Sans doute n'est-il pas possible de le faire de manière uniforme pour l'ensemble des aéroports, mais il est à tout le moins nécessaire qu'une réglementation soit prise pour chacun des aérodromes donnant lieu à l'établissement d'un plan d'exposition au bruit et que cette réglementation soit débattue avec les riverains représentés par des élus et les associations représentatives.

Votre Commission vous propose en conséquence de soumettre les décollages de nuit à une réglementation qui ne pourra être arrêtée par l'autorité administrative qu'après consultation de la Commission consultative de l'environnement concernée. Ce n'est en effet que par un effort continu et étendu de concertation que l'on amènera, d'une part les riverains à comprendre les exigences de l'activité aéronautique, et d'autre part les usagers et gestionnaires des aérodromes à prendre en compte et limiter autant que possible la gêne qui résulte de cette activité.

Certificat de limitation de nuisances.

Votre Commission vous propose en outre de reprendre dans ce texte, sous forme d'article additionnel, les dispositions relatives au certificat de limitation de nuisances qui figuraient dans le *projet de loi relatif aux nuisances dues au bruit des aéronefs* déposé devant le Sénat le 6 novembre 1979.

Ce projet n'a jamais été inscrit à l'ordre du jour de notre Assemblée en raison de l'hostilité que les commissions sénatoriales saisies avaient manifesté à l'égard des règles de responsabilité qu'établissait son article premier. En revanche, un large accord s'était dessiné en faveur de l'article 2 que votre Commission vous propose de reprendre ici par amendement.

Cet amendement a pour objet de modifier l'article L. 150-1 du Code de l'aviation civile en vue d'étendre aux certificats de limitation de nuisances institués par l'article R. 133-2 les sanctions pénales actuellement prévues pour les propriétaires d'aéronefs qui font circuler ceux-ci sans certificat d'immatriculation ou de navigabilité.

Redevance sur les nuisances phoniques.

Enfin, votre Commission vous propose d'instituer une redevance sur les nuisances phoniques.

Certes, il existe déjà, depuis le décret du 11 janvier 1984, une redevance complémentaire à la redevance d'atterrissage dite redevance pour atténuation des nuisances phoniques, mais celle-ci n'est perçue actuellement que sur les aérodromes d'Orly et de Roissy - Charles-de-Gaulle.

La redevance sur les nuisances phoniques que nous vous proposons d'instituer répond aux caractéristiques suivantes :

— elle peut être établie et perçue par la région à la demande du conseil général d'un département touché par un plan d'exposition au bruit ;

— elle peut toucher tout aérodrome donnant lieu à l'établissement d'un plan d'exposition au bruit ;

— elle est modulée en fonction de la catégorie acoustique des aéronefs et perçue à l'occasion de l'atterrissage ;

— son assiette est égale au montant résultant, pour chaque aéronef, des tarifs de base de la redevance d'atterrissage ;

— elle est calculée en pourcentage de ce tarif de base, mais ces pourcentages sont modulés en fonction des groupes auxquels se rattachent les aéronefs en application de l'arrêté du 28 décembre 1983 qui répartit les aéronefs en cinq groupes acoustiques ; ces pourcentages vont de 0 % pour le groupe 5 à 20 % pour le groupe 1 ;

— le produit de cette redevance est affecté à la prévention et à la réparation des dommages résultant des nuisances dues aux aéronefs ; il est utilisé à l'acquisition d'immeubles à usage d'habitation situés en zone A ainsi qu'à des aides à l'insonorisation des bâtiments ou aux opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant dans les zones A, B ou C. De plus, il peut être utilisé pour l'octroi de primes à la création d'entreprises et à l'emploi dans ces mêmes zones ;

— enfin, la Commission consultative de l'aménagement lorsqu'elle existe doit être consultée sur les conditions d'utilisation du projet de cette redevance.

Le système que votre Commission vous propose tend ainsi :

— à ne plus limiter l'existence d'une telle redevance aux seuls aéroports d'Orly et Roissy - Charles-de-Gaulle, mais de permettre aux régions de la créer sur tout aérodrome soumis à un plan d'exposition au bruit ;

— à remettre aux régions le soin de gérer le produit de cette redevance qui est affecté à la prévention et à la réparation des dommages résultant des nuisances dues aux aéronefs ;

— à maintenir, dans les utilisations de ce produit non seulement l'acquisition d'immeubles à usage d'habitation et les aides à l'insonorisation, mais aussi les aides à la rénovation et à la réhabilitation, et les primes à la création d'entreprises et à l'emploi. Ces zones frappées de servitudes d'urbanisme ne doivent pas pour autant tomber en déshérence et l'interdiction d'y construire des logements d'habitation doit amener à y favoriser l'implantation d'activités industrielles ou commerciales.

Intitulé du projet de loi.

Enfin, votre Commission vous propose de compléter le titre du projet de loi, ce qui n'est que la conséquence logique des amendements qu'elle vous soumet ci-dessus.



Sous réserve de ces amendements, votre Commission vous invite à adopter le présent projet de loi.

TABLEAU COMPARATIF

Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p>Projet de loi relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.</p>	<p>Projet de loi relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.</p>	<p>Projet de loi relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes ainsi qu'à la prévention et à la réparation des nuisances dues au bruit des aéronefs.</p>
<p>Article unique.</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>« CHAPITRE VII</p> <p>« Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes.</p>	<p>« CHAPITRE VII</p> <p>« Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes.</p>	<p>« CHAPITRE VII</p> <p>« Intitulé non modifié.</p>
<p>« Art. L. 147-1. — Au voisinage des aérodromes, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixées par le présent chapitre, dont les dispositions qui valent loi d'aménagement et d'urbanisme au sens de l'article L. 111-1-1, complètent les règles générales instituées en application de l'article L. 111-1.</p>	<p>« Art. L. 147-1. — Au voisinage... ... dont les dispositions, qui... ... L. 111-1.</p>	<p>« Art. L. 147-1. — Non modifié.</p>
<p>« Les schémas directeurs, les plans d'occupation des sols et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent être compatibles avec ces dispositions.</p>	<p>« Les schémas directeurs, les schémas de secteur, les plans d'occupation des sols... ... dispositions.</p>	
<p>« Les dispositions du présent chapitre sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions ou installations.</p>	<p>« Les dispositions... ... constructions, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des établissements classés.</p>	
<p>« Art. L. 147-2. — Les dispositions du présent chapitre sont applicables autour des aérodromes classés selon le Code de l'aviation civile en catégorie A, B et C, ainsi qu'autour des aérodromes figurant sur une liste établie par l'autorité administrative.</p>	<p>« Art. L. 147-2. — Les dispositions... ... des aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative.</p>	<p>« Art. L. 147-2. — Non modifié.</p>
<p>« Art. L. 147-3. — Un plan d'exposition au bruit est établi par l'autorité administrative après consultation des communes intéressées pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 147-2.</p>	<p>« Art. L. 147-3. — Un plan d'exposition ... administrative, après consultation des communes intéressées et de la commission consultative de l'environnement concernée lors...</p>	<p>« Art. L. 147-3. — Un plan d'exposition au bruit, qui comprend un rapport de présentation et des documents graphiques, est établi...</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
	<p><i>qu'elle existe, pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 147-2.</i></p>	<p>... L. 147-2.</p>
<p>« 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.</p>	<p>« Alinéa sans modification.</p>	<p>« Alinéa sans modification.</p>
<p>« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles il est établi.</p>	<p>« Un décret... ... il est établi et tenu à la disposition du public.</p>	<p>« Alinéa sans modification</p>
<p>« Le plan d'exposition au bruit est annexé au plan d'occupation des sols.</p>	<p>« 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.</p>	<p>« Alinéa sans modification.</p>
	<p>« 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.</p>	<p>« Alinéa sans modification.</p>
<p>« 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.</p>	<p>« Art. L. 147-4. — Le plan d'exposition... ... Il les classe en zones de bruit fort, dites A et B et zone de bruit modéré, dite C. Ces zones... ... administrative.</p>	<p>« Art. L. 147-4. — Alinéa sans modification.</p>
<p>« Les valeurs de ces indices pourront être modulées dans les conditions prévues à l'article L. 111-1-1 compte tenu notamment de la situation particulière de chaque aérodrome au regard de son utilisation et de son insertion dans les milieux urbanisés.</p>	<p>« Les valeurs... ... 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.</p>	<p>« Les valeurs de ces indices pourront être augmentées dans les conditions... ... urbanisés.</p>
<p>« 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 interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. A cet effet :</p>	<p>« Art. L. 147-5. — Alinéa sans modification.</p>	<p>« 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 interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. A cet effet :</p>

Texte du projet de loi

« 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 des logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci. Ne sont admis que les équipements publics ou collectifs nécessaires à l'activité aéronautique ou strictement 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 ou la reconstruction des constructions existantes.

« 3° En zone de bruit C, peuvent être admises, dans les 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, des constructions individuelles non groupées à usage d'habitation ainsi que l'amélioration ou la reconstruction des constructions existantes et les opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant.

« 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.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 1° Sous réserve...

...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.

« Alinéa sans modification.

« 2° Dans les zones...

...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...

...l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction...

de l'habitat existant.

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

Propositions de la Commission

« 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.

« 3° Les équipements publics ou collectifs ne sont admis dans ces zones que lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes. »

« Art. L. 147-6. — Non modifié.

Texte du projet de loi

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

« Le permis de construire doit mentionner la situation de la construction au regard des zones de bruit. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« 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. »

Art. 2 (nouveau).

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.

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.

Propositions de la Commission

Art. 2.

(Alinéa sans modification.)

(Alinéa sans modification.)

Un décret...

... 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.

Article additionnel après l'article 2.

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

Article additionnel après l'article 2.

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

« Article 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 :

Texte du projet de loi

Texte adopté par l'Assemblée nationale
en première lecture

Propositions de la Commission

« 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. »

Article additionnel après l'article 2.

I. — A la demande du conseil général 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.

La redevance est perçue à l'occasion de l'atterrissage des aéronefs. Toutefois, les aéronefs affectés au ministère de la Défense et à la Direction de la sécurité civile du ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation en sont exonérés.

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

Texte du projet de loi

Texte adopté par l'Assemblée nationale
en première lecture

Propositions de la Commission

*des aéronefs en cinq groupes acoustiques.
sont les suivants :*

- groupe 1 : 20 % ;*
- groupe 2 : 15 % ;*
- groupe 3 : 10 % ;*
- groupe 4 : 5 % ;*
- 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 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. La commission consultative de l'environnement concernée lorsqu'elle existe est consultée sur les conditions de l'utilisation de la redevance.

ANNEXE I

Liste des auditions du Rapporteur.

- Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports :
 - direction de l'Urbanisme et des Paysages,
 - direction générale de l'Aviation civile.
- Ministère de l'Environnement.
- Aéroport de Paris.
- Comité de défense des riverains de l'aéroport de Paris-Nord.
- S.O.S. Villeneuve-Saint-Georges.
- Le Coline, comité législatif d'information écologique.

ANNEXE II

Réglementation actuellement en vigueur en faveur des riverains des aéroports d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle.

La réglementation actuellement en vigueur résulte de textes réglementaires qui ont été publiés au *Journal officiel* aux mois de décembre 1983 et janvier 1984.

Il est utile de signaler tout d'abord deux textes qui sont relatifs à la redevance d'atterrissage, mais qui ont une incidence sur la nouvelle réglementation d'aide aux riverains :

— l'arrêté interministériel du 23 décembre 1983 (*J.O.* du 30 décembre 1983) relatif à la modulation de la redevance d'atterrissage et à la modification de l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié, qui fixe les conditions d'établissement et de perception de la redevance d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage à percevoir sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;

— l'arrêté du ministre des Transports en date du 28 décembre 1983 (*J.O.* du 5 janvier 1984) qui répartit les aéronefs en cinq groupes acoustiques et fixe des coefficients de modulation de la redevance d'atterrissage.

Ces deux textes sont l'aboutissement des projets de réforme de la redevance d'atterrissage perçue auprès des compagnies aériennes et désormais modulée en fonction du bruit produit par les appareils, ceux-ci étant classés en cinq catégories acoustiques.

Les deux textes suivants, publiés au *Journal officiel* du 15 janvier 1984, concernent la réglementation édictée en vue d'atténuer les nuisances phoniques subies par les riverains de certains aéroports, et plus particulièrement la mise en place de nouvelles règles de financement avec substitution d'une redevance pour atténuation des nuisances phoniques à la taxe parafiscale.

Il s'agit :

— du décret n° 84-28 du 11 janvier 1984, modifiant les articles R. 224-1 et R. 224-2 du Code de l'aviation civile et relatif à la création d'une redevance complémentaire à la redevance d'atterrissage dite redevance pour atténuation des nuisances phoniques.

— du décret n° 84-29 du 11 janvier 1984 relatif à la redevance pour atténuation des nuisances phoniques sur les aérodromes d'Orly et Roissy-Charles-de-Gaulle.

La parution de ces textes — qui a pour effet d'abroger l'ensemble de la réglementation antérieure constituée par le décret n° 73-193 du 13 février 1973 modifié par le décret n° 78-160 du 10 février 1978, et ses arrêtés d'application — est la concrétisation de

projets à l'étude depuis plusieurs années, et plus récemment des conclusions déposées par le groupe de travail présidé par M. le conseiller d'Etat Christian Gabolde.

Tandis que la taxe parafiscale, créée par la réglementation susvisée, était due par les compagnies aériennes en fonction des *passagers* embarqués au départ des aérodrômes de catégorie A gérés par Aéroport de Paris (Orly, Roissy - Charles-de-Gaulle et Le Bourget), la redevance dite pour « nuisances phoniques », qui s'y substitue, est *calculée en pourcentage du tarif de base de la redevance d'atterrissage*, elle-même modulée en fonction du *bruit émis* par les appareils.

La redevance nuisances phoniques est perçue par Aéroport de Paris sur les aérodrômes d'Orly et Roissy - Charles-de-Gaulle auprès des compagnies aériennes à l'occasion de *l'atterrissage des appareils* lorsque ceux-ci donnent droit à la perception de ladite redevance d'atterrissage.

Les règles de financement ainsi précisées constituent la modification essentielle apportée en 1984 à la réglementation d'aide aux riverains des aéroports d'Orly et Roissy - Charles-de-Gaulle.

Demeurent inchangés par rapport à la réglementation applicable à la fin 1983 :

— le principe d'une *comptabilité distincte*, rattachée à la comptabilité d'Aéroport de Paris, et dans laquelle sont retracées toutes les opérations financières relatives à l'atténuation des nuisances ;

— la nature des *opérations de recettes et de dépenses*. Le décret n° 84-29 du 11 janvier 1984 énumère des opérations identiques à celles qui étaient prévues par l'ancienne réglementation ;

— le principe de l'existence d'une *commission* chargée de donner son avis sur les opérations destinées à atténuer les nuisances subies par les riverains des aérodrômes d'Orly et Roissy - Charles-de-Gaulle.

La publication des deux décrets du 11 janvier 1984 a été suivie par celle d'un arrêté interministériel du 27 janvier 1984 (*J.O.* du 12 février 1984) déterminant les zones où pourront être effectuées les dépenses, ainsi que leurs limites et conditions.

Les principales dispositions de ce texte, intéressant tout particulièrement les riverains des aéroports d'Orly et Roissy - Charles-de-Gaulle, personnes morales de droit public ou privé ou particuliers, reprennent dans l'ensemble les mesures prévues antérieurement en leur faveur.

Sont ainsi confirmés les principes d'attribution des aides financières suivantes :

1° *Les aides financières à l'insonorisation.*

• Pour les bâtiments d'enseignement ou abritant des établissements ou services de soins, de cure, de prévention, de rééducation, ou recevant des personnes handicapées ou des enfants en bas âge : l'aide financière peut être attribuée à concurrence de 80 % des travaux réellement exécutés, à la seule condition que l'établissement en cause soit situé à l'intérieur ou en limite des zones I et II figurant sur les plans annexés à l'arrêté du 27 janvier 1984 : et ceci donc quelle que soit sa date de construction ou d'acquisition par son propriétaire.

Il est précisé, en ce qui concerne les zones, que les plans dénommés antérieurement 1A pour l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle et 2A pour l'aéroport d'Orly s'intitulent désormais 1B et 2B pour des raisons de commodité. Il faut souligner, cependant, que le *tracé des courbes I et II* sur chacun des aéroports demeure inchangé.

• Pour les bâtiments à usage d'habitation, les aides financières peuvent également être attribuées à concurrence de 80 % des travaux réellement exécutés, à la double condition :

— que l'immeuble en cause soit situé à l'intérieur ou en limite de la seule zone I figurant sur l'un des deux plans précités ;

— que le propriétaire *actuel* justifie avoir acquis à titre onéreux, ou obtenu l'autorisation de construire, pour le bien concerné avant le 1^{er} janvier 1964 pour l'aéroport d'Orly, ou avant le 1^{er} juillet 1970 pour l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle.

Par ailleurs, le montant des plafonds à prendre en considération pour le calcul de l'aide financière demeure inchangé, c'est-à-dire :

- par pièce principale (c'est-à-dire pièces destinées au séjour ou au sommeil) :
 - logements collectifs : 12.000 F,
 - logements individuels : 21.000 F ;
- pour une cuisine : 9.000 F (uniformément).

2° *Les aides financières à l'acquisition des bâtiments à usage d'habitation.*

Le principe de l'acquisition des immeubles à usage d'habitation, par voie de cession amiable par les propriétaires intéressés est confirmé.

Ces acquisitions sont toujours possibles à deux conditions :

• date d'acquisition : l'immeuble en cause doit avoir été acquis ou l'autorisation de construire doit avoir été obtenue, par l'actuel propriétaire :

— avant le 1^{er} juillet 1970 pour l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle ;

— avant le 1^{er} janvier 1964 pour l'aéroport d'Orly ;

sauf en cas de mutation à titre gratuit après ces dates (succession ou donation partage par exemple) ;

• localisation : le bien immeuble doit être situé :

— à l'intérieur ou en limite de la zone I figurant sur le plan 1B précité pour l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle ;

— à l'intérieur ou en limite de la zone R figurant sur le plan 2 B précité pour l'aéroport d'Orly.

Le tracé de cette zone R (rachat) est en fait la reproduction de la zone dite « N-110 » s'étendant sur une partie de la commune de Villeneuve-le-Roi et à l'intérieur de laquelle des acquisitions immobilières avaient été réalisées par l'Aéroport de Paris, en application de l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat aux transports en date du 14 janvier 1975.

Il faut enfin ajouter que la commission d'aide aux riverains peut également user de l'article 3, paragraphe 2 c) du décret n° 84-29 du 11 janvier 1984 pour examiner des demandes concernant des immeubles acquis postérieurement à cette date. Cet article stipule en substance « qu'à titre exceptionnel, et pour certaines zones particulièrement exposées aux nuisances » il est prévu « des dépenses destinées à permettre un aménagement ou une utilisation des terrains et immeubles adaptés à leur situation ».