

**PROJET DE LOI**

**MODIFIÉ PAR LE SÉNAT**

*relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes ainsi qu'à la prévention et à la réparation des nuisances dues au bruit des aéronefs.*

---

*Le Sénat a modifié en première lecture, le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, en première lecture, dont la teneur suit :*

---

**Voir les numéros :**

**Assemblée nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 2393, 2476 et in-8° 726.**

**Sénat : 162 et 228 (1984-1985).**

Article premier.

Il est inséré au titre IV du livre premier du code de l'urbanisme un chapitre VII ainsi rédigé :

« CHAPITRE VII

« **Dispositions particulières aux zones de bruit  
des aérodromes.**

« *Art. L. 147-1 et L. 147-2. — Non modifiés ..*

« *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, 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.

« 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 . 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 réduction du bruit émis par les aéronefs, 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 augmentées 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 interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. A cet effet :

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

« Art. L. 147-6. — *Non modifié* . . . . . »

## Art. 2.

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

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 des 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 :

« 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).

I. — 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.

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 présente 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.

#### Art. 6 (nouveau).

Dans la première phrase de l'article L. 111-1-4 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 dommages résultant du bruit émis lors des manœuvres liées à l'utilisation d'un aérodrome ou d'une plateforme 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<sup>er</sup> 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.

*Délibéré en séance publique, à Paris, le 18 avril  
1985.*

Le Président,

*Signé : ALAIN POHER.*