

Document  
mis en distribution  
le 28 avril 1999

N° 1502

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 31 mars 1999.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES (1) SUR LE PROJET DE LOI,  
ADOPTÉ PAR LE SÉNAT, *portant création de l'Autorité de régulation et de contrôle de l'*  
**environnement sonore aéroportuaire,**

PAR M. JEAN-PIERRE BLAZY,

Député.

---

(1) La composition de cette commission figure au verso de la présente page.

Voir les numéros :

*Sénat* : **8, 204** et T.A. **71** (1998-1999).  
*Assemblée nationale* : **1399**.

**Environnement.**

*La commission de la production et des échanges est composée de :* M. André Lajoinie, *président* ; MM. Jean-Paul Charié, Jean-Pierre Defontaine, Pierre Ducout, Jean Proriol, *vice-présidents* ; MM. Léonce Deprez, Christian Jacob, Daniel Paul, Patrick Rimbert, *secrétaires* ; MM. Jean-Pierre Abelin, Jean-Claude Abrioux, Stéphane Alaize, Damien Alary, André Angot, François Asensi, Jean-Marie Aubron, Pierre Aubry, Jean Auclair, Jean-Pierre Balduyck, Jacques Bascou, Mme Sylvia Bassot, MM. Christian Bataille, Jean Besson, Gilbert Biessy, Claude Billard, Claude Birraux, Jean-Pierre Blazy, Serge Blisko, Jean-Claude Bois, Daniel Boisserie, Franck Boroira, Christian Bourquin, Mme Danièle Bousquet, MM. François Brottes, Marcel Cabiddu, Alain Cacheux, Dominique Caillaud, André Capet, Laurent Cathala, Jean-Paul Chanteguet, Jean Charroppin, Philippe Chaulet, Jean-Claude Chazal, Daniel Chevallier, Pierre Cohen, Alain Cousin, Yves Coussain, Jean-Michel Couve, Jean-Claude Daniel, Marc-Philippe Daubresse, Philippe Decaudin, Mme Monique Denise, MM. Jacques Desallangre, Eric Doligé, François Dosé, Jean-Pierre Dufau, Dominique Dupilet, Philippe Duron, Jean-Claude Etienne, Alain Fabre-Pujol, Albert Facon, Alain Ferry, Jean-Jacques Filleul, Jacques Fleury, Nicolas Forissier, Roland Francisci, Claude Gaillard, Robert Galley, Claude Gatignol, André Godin, Alain Gouriou, Joël Goyheneix, Michel Grégoire, Gérard Grignon, Hubert Grimault, Lucien Guichon, Gérard Hamel, Patrick Herr, Claude Hoarau, Robert Honde, Claude Jacquot, Mme Janine Jambu, MM. Aimé Kergueris, Jean Launay, Thierry Lazaro, Jean-Yves Le Déaut, Patrick Lemasle, Jean-Claude Lemoine, Jacques Le Nay, Jean-Claude Lenoir, Arnaud Lepercq, René Leroux, Roger LeStas, **Alain Le Vern, Félix Leyzour, Michel Liebgott, Lionnel Luca, Jean-Michel Marchand, Daniel Marcovitch, Alfred Marie-Jeanne, Alain Marleix, Daniel Marsin, Philippe Martin, Jacques Masdeu-Arus, Marius Masse, Roger Meï, Roland Metzinger,** Pierre Micaux, Yvon Montané, Gabriel Montcharmont, Jean-Marie Morisset, Bernard Nayral, Jean-Marc Nudant, Jean-Paul Nunzi, Patrick Ollier, Joseph Parrenin, Paul Patriarche, François Patriat, Germinal Peiro, Jacques Pélissard, Mmes Marie-Françoise Pérol-Dumont, Annette Peulvast-Bergeal, MM. Serge Poignant, Bernard Pons, Jacques Rebillard, Jean-Luc Reitzer, Gérard Revol, Mme Marie-Line Reynaud, M. Jean Rigaud, Mme Michèle Rivasi, MM. Jean Roatta, André Santini, Joël Sarlot, Mme Odile Saugues, MM. François Sauvadet, Jean-Claude Thomas, Léon Vachet, *Daniel Vachez*, François Vannson, Michel Vaxès, Michel Vergnier, Gérard Voisin, Roland Vuillaume.

TM \o "1-6" \t "Titre 7;6;Titre 8;7;Titre 9;7;Titre 10;8;Titre 11;8;Titre 2bis;2;Titre 12;9;Titre 13;9;Titre14;8" EXAMEN EN COMMISSION 13

I.— DISCUSSION GÉNÉRALE 13

II.— EXAMEN DES ARTICLES 19

Article 1er : Autorité de régulation et de contrôle de l'environnement sonore aéroportuaire 19

Article L. 227-1 du code de l'aviation civile : Création et composition de l'autorité administrative indépendante 25

Article L. 227-2 du code de l'aviation civile : Régime d'incompatibilité des membres de l'autorité 31

Article L. 227-3 du code de l'aviation civile : Compétences générales de l'autorité 33

Article L. 227-4 du code de l'aviation civile : Compétences de l'autorité pour le contrôle du bruit au voisinage des neuf aéroports les plus importants 37

Article L. 227-5 du code de l'aviation civile : Pouvoir d'investigation des agents de l'autorité 42

Article L. 227-6 du code de l'aviation civile : Rapport annuel de l'autorité 42

Article L. 227-7 du code de l'aviation civile : Ressources de l'autorité 43

Article L. 227-8 du code de l'aviation civile : Services de l'autorité 43

Article 2 : Commissions consultatives de l'environnement 44

Article 3 (article L. 227-9 nouveau du code de l'aviation civile) : Limitation des nuisances sonores liées au trafic d'hélicoptères 52

**Article 4 (article L. 147-3 du code de l'urbanisme) : Consultation de l'autorité indépendante lors de l'établissement d'un plan d'exposition au bruit 53**

Article additionnel après l'article 4 (article L. 147-5 du code de l'urbanisme) : Création d'une quatrième zone dans les plans d'exposition au bruit 55

Article additionnel après l'article 4 (articles L. 147-7 et L. 147-8 CARSPECIAUX 91 \f "Symbol" \s 9 nouveaux CARSPECIAUX 93 \f "Symbol" \s 9 du code de l'urbanisme) : Application anticipée des dispositions d'un plan d'exposition au bruit 56

Article 5 (nouveau) (article L. 147-7 CARSPECIAUX 91 \f "Symbol" \s 9 nouveau CARSPECIAUX 93 \f "Symbol" \s 9 du code de l'urbanisme) : Protection et information préalable des riverains potentiels des aéroports 56

Article 6 (nouveau) (article L. 147-8 CARSPECIAUX 91 \f "Symbol" \s 9 nouveau CARSPECIAUX 93 \f "Symbol" \s 9 du code de l'urbanisme) : Protection et information préalable des riverains potentiels des aéroports les plus importants 57

Article 7 (nouveau) (article L. 147-9 CARSPECIAUX 91 \f "Symbol" \s 9 nouveau CARSPECIAUX 93 \f "Symbol" \s 9 du code de l'urbanisme) : Extension des prescriptions urbanistiques dans les zones limitrophes d'un plan d'exposition au bruit et susceptibles d'y être incluses lors de sa révision 58

Article additionnel après l'article 7 : Harmonisation des plans de gêne sonore et des plans d'exposition au bruit 58  
Titre 59

TABLEAU COMPARATIF 61

AMENDEMENTS NON ADOPTÉS PAR LA COMMISSION



MESDAMES, MESSIEURS,

Le transport aérien doit aujourd'hui faire face à une double demande contradictoire.

D'une part, la demande de transport s'accroît. Le secteur aérien est en fort développement, tant en termes d'innovations technologiques qu'en termes de trafic (l'organisation internationale de l'aviation civile estime à + 8 % la hausse du trafic aérien total en 1997 par rapport à 1996 ; cette croissance est de + 7% en 1998 par rapport à 1997 selon la direction générale de l'aviation civile ; elle devrait être de 5 % par an pour les passagers et de 6 % par an pour le fret d'ici à 2001).

D'autre part, la demande environnementale s'affirme. La croissance du trafic aérien s'accompagne de façon logique de nuisances sonores qui ont pendant longtemps été ignorées par les politiques publiques, malgré les protestations réitérées des riverains d'aéroports. Les réactions locales lors de la décision de création de deux pistes supplémentaires sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy en témoignent.

A l'heure actuelle, des décisions, dont l'impact négatif sur la qualité de vie et sur l'environnement est indéniable, sont prises contre l'avis unanime des riverains et des élus. On en est arrivé à une situation de véritable blocage. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner du climat général de défiance qui règne aujourd'hui parmi les riverains.

Certes, près de 80 % des mouvements aériens sont actuellement réalisés par des avions appartenant à la catégorie des appareils les moins bruyants. Toutefois, 500 000 riverains sont gênés par des nuisances sonores, dont 300 000 en Ile-de-France ; 200 000 d'entre eux sont exposés à un niveau sonore diurne supérieur à 65 décibels. L'Union française contre les nuisances des aéronefs estime, quant à elle, que près de quatre millions de riverains souffrent de nuisances sonores, à proximité de 600 aérodromes.

En outre, se pose le problème de la croissance du trafic nocturne qui constitue une atteinte particulièrement grave au sommeil des riverains. Pendant longtemps, le rapport entre le nombre de vols de nuit et le nombre de vols journaliers a été de 7 à 8 % à Paris-Charles-de-Gaulle. En 1998, le rapport entre le nombre de vols de nuit (entre 22 h et 6 h) et le trafic total a avoisiné le taux de 11 %, contre 12 % en 1997, mais cette baisse apparente correspond à une augmentation en valeur absolue. Il est inconcevable de laisser se renforcer une telle tendance, quand les estimations de la durée moyenne minimale de sommeil

nécessaire se montent à 6 heures trente par jour. Force est de constater que ce minimum ne peut être atteint à proximité des aérodromes les plus bruyants.

Les protestations des riverains à l'encontre de nuisances sonores qu'ils estiment à juste titre insupportables ont ainsi gagné en virulence du fait du développement du trafic aérien. Dans ces conditions, il est indispensable de mettre en oeuvre un dispositif efficace de contrôle et de maîtrise de ces nuisances. Les autorités réglementaires ont élaboré des normes en ce sens, mais elles sont encore insuffisantes.

Les normes internationales existantes visent à limiter le bruit à la source, la lutte la plus efficace contre le bruit des avions consistant à réduire le niveau sonore des appareils eux-mêmes. A la suite des travaux de l'organisation internationale de l'aviation civile (OACI), les Etats ont décidé d'imposer des certificats acoustiques visant à réduire le bruit des nouveaux appareils (annexe n° 16 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale de 1944, adoptée le 2 avril 1971). L'OACI a réparti les avions en trois catégories :

– les avions conçus avant la première norme OACI, non certifiés. Ce sont les plus bruyants. Ils sont retirés du service depuis 1989 ;

– les avions conçus entre 1970 et 1977, dits avions « chapitre 2 » en référence à l'annexe précitée. Ils sont moins bruyants que leurs prédécesseurs mais ne peuvent participer au renouvellement de la flotte européenne depuis 1990. En outre, ils doivent en être progressivement retirés en application de la directive n° 92-14 du 2 mars 1992, ce retrait devant être achevé au 1er avril 2002. L'accès aux aéroports leur est d'ailleurs interdit s'ils ont plus de 25 ans. Ces avions contribuent pour 32,5 % à l'indicateur global de bruit. Néanmoins, un arrêté du 14 décembre 1993 relatif au retrait progressif des avions non conformes au chapitre 3 permet au ministre chargé de l'aviation civile d'accorder des dérogations à cette période de 25 ans, pour une durée maximale de trois ans d'utilisation effective. Cette disposition permet en pratique aux transporteurs aériens de faire circuler des avions non conformes, ce qui retarde d'autant la date de leur retrait ;

– les avions certifiés suivant les normes du chapitre 3, et qui sont les plus récents et les plus silencieux.

Entre les deux premières générations, on a gagné une dizaine de décibels et huit entre la deuxième et la troisième. L'impact sonore d'un Boeing 737-200, de 53 tonnes, qui relève du chapitre 2, est ainsi supérieur de plus de 20 % à celui d'un Airbus A 321 de 68 tonnes, qui appartient au chapitre 3.

On doit par ailleurs noter que certains avions sont « hushkittés », c'est-à-dire que des avions du chapitre 2 sont munis d'atténuateurs de bruit pour répondre aux normes du chapitre 3. Ils restent néanmoins extrêmement bruyants, et leur équipement en « hushkit » est loin de constituer une panacée. Ils se situent à la limite supérieure du chapitre 3 en termes de bruit.

Une réglementation nationale s'applique également aux nuisances sonores aéroportuaires. Les dispositifs sont variés.

La mise en oeuvre des règles édictées par l'OACI consiste en un certificat de limitation des nuisances acoustiques, imposé par l'article R. 133-2 du code de l'aviation civile.

Les redevances d'atterrissage sont modulées en fonction du bruit des aéronefs, un arrêté interministériel du 28 décembre 1983 répartissant les avions en cinq groupes acoustiques par référence aux niveaux de bruit définis dans les chapitres 2 et 3 de l'annexe n° 16 à la Convention de Chicago.

Des règles de trafic aérien ont également été édictées. Des procédures spéciales concernant les trajectoires sont imposées à l'atterrissage et au décollage avec une certaine puissance autorisée et une réduction de la poussée au décollage. Ces règles font l'objet de décisions du ministre chargé de l'aviation civile et peuvent varier d'un aéroport à l'autre. Ces procédures spéciales concernent les axes, caps, virages et l'altitude des avions. Sur ces points, le pouvoir de réglementation du ministre est assez contraint, tant pour des raisons techniques que du fait de l'existence de normes internationales. En matière de trafic d'hélicoptères, des arrêtés ministériels en date du 29 décembre 1994 ont limité les mouvements sur l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. Sont notamment interdits les vols d'entraînement et les vols circulaires avec passagers sans escale ou avec escale touristique de moins d'une heure. Par ailleurs, les samedis, dimanches et jours fériés, le trafic journalier est limité à soixante-dix mouvements d'appareils. On constate que les associations de riverains s'estiment satisfaites par ces arrêtés. C'est pourquoi il conviendrait que le Gouvernement s'engage à les maintenir ou à les reconduire.

La réglementation des vols de nuit, considérés comme dix fois plus gênants que les vols de jour, existe sur quelques aéroports. A Paris-Charles-de-Gaulle, un arrêté du 17 décembre 1997 interdit les vols de nuit des avions du chapitre 2 entre 23 h 15 et 6 h, et dispose que les avions du chapitre 3 doivent respecter des restrictions d'usage. Ces dernières concernent les procédures de décollage et de montée initiale élaborées en vue de limiter les nuisances sonores. Elles ne concernent donc pas les procédures d'atterrissage. Les essais moteurs sont également interdits entre 22 h et 6 h. Des restrictions du même type concernant les avions à hélices de masse supérieure à 9 tonnes non conformes au chapitre 2 ont été adoptées au Bourget. Les avions à réaction y sont tous interdits de décollage la nuit. A Orly, un véritable couvre-feu a été instauré : tout mouvement d'aéronef entre 23 h 30 et 6 h du matin est interdit.

La loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a ajouté aux dispositions existantes une procédure de contrôle de l'utilisation des sols à proximité des aéroports, afin de maîtriser l'urbanisme dans les zones affectées par des nuisances sonores, ces zones étant délimitées par des plans d'exposition au bruit.

Enfin la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit a instauré une taxe d'atténuation des nuisances sonores payée par les transporteurs aériens sur les neuf principaux aéroports français. La loi de finances initiale pour 1999 a intégré cette taxe à la taxe générale sur les activités polluantes. Elle a pour objet de financer l'aide à l'insonorisation des logements des riverains des aéroports.

Au cours des dernières années, les efforts pour maîtriser les nuisances sonores aéroportuaires se sont donc multipliés. Toutefois, le développement probable du trafic aérien à court et moyen termes rend nécessaire la mise en oeuvre de mesures supplémentaires, d'autant plus que des initiatives passées et ayant recueilli l'approbation des populations concernées n'ont pas été appliquées. C'est notamment le cas des propositions présentées par M. Lachenaud, qui consistaient à créer un « fonds interdépartemental de solidarité pour l'environnement et le développement économique ». Ce fonds devait être alimenté :

- par les contributions volontaires de personnes publiques (collectivités locales, Aéroports de Paris) ou privées ;

- par une part des fonds départementaux de péréquation de la taxe professionnelle ;

– par une taxe spécifique sur l'activité aéronautique frappant les compagnies aériennes et assise sur la masse maximale au décollage des aéronefs quittant l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle ;

– enfin, par 5 % des ressources encaissées l'année précédente au titre de la taxe professionnelle par les communes les plus favorisées.

**Ces ressources devaient permettre de financer des investissements en matière de développement économique et de protection de l'environnement. Le fonds aurait été géré par un comité composé d'élus et du représentant de l'Etat. Le ministre chargé de l'aviation civile s'était, en 1997, prononcé en faveur des propositions de M. Lachenaud. Elles n'ont pour l'instant pas été mises en oeuvre, notamment du fait de la réforme de la taxe professionnelle.**

Il est donc indispensable de prendre en compte les revendications des riverains, trop souvent ignorées dans le passé.

Le 23 septembre 1997, le Gouvernement a autorisé la construction de deux pistes supplémentaires sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Il a dans le même temps décidé l'application d'un ensemble de mesures destinées à améliorer la qualité de l'environnement sonore autour de l'aéroport.

La loi de finances pour 1996 (n° 95-1346 du 30 décembre 1995) avait déjà modifié le taux entrant dans le calcul de la taxe « bruit », l'objectif étant d'augmenter le montant de la taxe en pénalisant en même temps les aéronefs appartenant aux catégories acoustiques les plus bruyantes. Le produit de la taxe « bruit » a ainsi augmenté d'environ 20 % en 1996. La loi de finances pour 1998 (n° 97-1269 du 31 décembre 1997) prévoit le doublement en deux ans du produit de la taxe, suivant sur ce point une proposition qui avait été émise par votre rapporteur.

En accompagnement de cette mesure, l'aide à l'insonorisation a été rendue accessible à un plus grand nombre de riverains de Paris-Charles-de-Gaulle, par l'élargissement de l'emprise du plan de gêne sonore. Ainsi, l'hôpital de Gonesse est éligible à l'aide depuis l'approbation du nouveau plan par arrêté préfectoral du 1er octobre 1998. Ce plan n'est cependant que transitoire. En effet, une enquête de gêne sonore a été menée, consistant en une enquête par interview auprès des populations situées dans des zones échantillons et en des mesures physiques au sol, pour l'instant incomplètes. L'objectif de cette enquête est de trouver une corrélation entre la gêne subie, notion subjective, et la mesure physique du bruit au sol. Elle devra permettre d'établir de nouveaux indices ; c'est à partir d'eux qu'un nouveau plan de gêne sonore et un nouveau plan d'exposition au bruit seront établis.

Par ailleurs, le Gouvernement a encouragé la modification des comportements des différents acteurs (pilotes, contrôleurs, compagnies aériennes...) en concertation avec les usagers. Deux types de documents ont ainsi été élaborés :

– des chartes de qualité de l'environnement sonore. La charte de Paris-Charles-de-Gaulle associe l'Etat, Aéroports de Paris, les compagnies aériennes, les élus locaux et les associations de riverains, et est soumise à l'approbation de la commission consultative de l'environnement ;

– un code de bonne conduite, associant l'Etat, les compagnies aériennes, les organisations professionnelles de contrôleurs et les organisations

professionnelles de pilotes. Il consigne les engagements en faveur d'une conduite visant à diminuer les nuisances sonores portant sur les procédures de départ, de décollage, d'approche, les consignes d'exploitation, la promotion de meilleures procédures et la formation.

On assiste donc à une reconnaissance des besoins en matière de maîtrise des nuisances sonores, mais également en matière de concertation, les relations entre les parties intéressées étant relativement conflictuelles. Il est d'ailleurs regrettable de constater que les compagnies aériennes et les gestionnaires de plates-formes respectent rarement leurs engagements, comme en témoignent les infractions au code de bonne conduite de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Dans de telles conditions, il n'y a pas lieu de s'étonner de la défiance des riverains qui n'ont, dans les faits, pas d'interlocuteur et apparemment aucun recours efficace, puisqu'ils vont jusqu'à parler d'une « administration complice » des transporteurs.

Le présent projet de loi, dans sa rédaction initiale, avait pour objectif de prendre en compte ce défaut de concertation et d'information, par la création d'une autorité indépendante chargée du contrôle technique de l'environnement sonore aéroportuaire. Cette mesure concrétise d'ailleurs un des engagements que M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement a pris à l'issue de la concertation menée durant l'été 1997 à propos de la construction des nouvelles pistes de Roissy.

Les compétences de cette autorité recouvrent un pouvoir de recommandation sur les questions relatives à la mesure du bruit et à la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires. L'objectif était de créer une autorité indépendante et impartiale, capable d'émettre des prescriptions techniques, de jouer le rôle de « juge de paix » et d'informer les populations concernées. La création d'une telle autorité devait ainsi permettre d'éviter que les gestionnaires d'aéroports apparaissent comme juge et partie en matière de contrôle de nuisances sonores, comme Aéroports de Paris qui a institué le réseau « Sonate ». La mise en place de l'autorité indépendante devait donc conduire à plus de transparence et d'objectivité. Le projet de loi prévoyait également le renforcement des commissions consultatives de l'environnement, dont la création devient de droit pour les principaux aérodromes. Le projet proposait par ailleurs une nouvelle rédaction des dispositions restreignant le trafic d'hélicoptères dans les zones densément peuplées, et prévoyait de conférer à l'autorité indépendante une compétence pour avis sur les projets de plan d'exposition au bruit pour les principaux aérodromes.

Le projet de loi tel qu'adopté par le Sénat est amendé sur certains points. La dénomination de l'autorité indépendante a été modifiée, devenant « autorité de régulation et de contrôle de l'environnement sonore aéroportuaire », l'objectif de la commission des affaires économiques et du plan du Sénat étant d'accroître le rôle de proposition, de concertation et de médiation de cette institution. La procédure de nomination et les qualités requises de ses membres ont également été transformées afin d'en renforcer les garanties d'indépendance. Ainsi a été introduite au sein du collège de l'autorité une personne qualifiée en matière de santé publique. Les missions initiales de l'autorité ont été préservées, et parfois complétées.

Le rôle des commissions consultatives de l'environnement est élargi par rapport à la rédaction initiale du projet et la fréquence minimale de leurs réunions est garantie, ce qui devrait permettre d'éviter les situations de blocage prolongé.

Le Sénat a par ailleurs légèrement modifié la procédure de limitation du trafic d'hélicoptères en zone densément peuplée par rapport aux dispositions gouvernementales initiales pour permettre d'adapter la réglementation à la réalité de

chaque plate-forme.

Il a enfin adopté trois articles additionnels : les articles 5 et 6 nouveaux tendent à imposer dans les contrats de vente ou de location d'un bien immobilier la rédaction d'une clause spécifiant la localisation dudit bien dans l'emprise d'un plan d'exposition au bruit. L'article 7 nouveau vise à étendre les prescriptions d'un tel plan à ses zones limitrophes, quand il est en cours d'élaboration ou de révision, afin de privilégier une action préventive.

Pour sa part, le rapporteur souhaite renforcer les compétences de l'autorité indépendante, réaffirmer le rôle de concertation des commissions consultatives de l'environnement et harmoniser les plans d'exposition au bruit et les plans de gêne sonore. Le détail de ses propositions figure dans l'examen des articles.

## EXAMEN EN COMMISSION

### I.— DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du 31 mars 1999, la commission a examiné, sur le rapport de M. Jean-Pierre Blazy, le projet de loi, adopté par le Sénat, portant création de l'Autorité de régulation et de contrôle de l'environnement sonore aéroportuaire (n° 1399).

M. Jean-Pierre Blazy, rapporteur, a tout d'abord rappelé les engagements du Gouvernement au moment de l'extension de Roissy. Le 23 septembre 1997, le Gouvernement a décidé, après la concertation organisée lors de l'été précédent, la réalisation des deux pistes supplémentaires sur la plate-forme de Roissy et s'est engagé dans le même temps à mettre en œuvre un programme de mesures en matière de lutte contre les nuisances, d'emploi et d'infrastructures de communication ainsi qu'en matière de ressources fiscales. Le ministre des transports s'est notamment engagé à plafonner le bruit global autour de Roissy à son niveau de 1997 et ce, malgré le fort développement du trafic aérien.

Le rapporteur a souligné que la mise en place par la loi d'une autorité indépendante pour la mesure et le contrôle des nuisances sonores est une des propositions fortes de ce programme. Ainsi, concernant la maîtrise des nuisances sonores, plusieurs mesures ont déjà été prises :

- deux arrêtés en date du 17 décembre 1997 réduisent les émissions de bruit la nuit à Paris-Charles-de-Gaulle et à l'aéroport du Bourget. L'interdiction des vols de nuit des avions les plus bruyants est confirmée et les avions moins bruyants, qui sont autorisés à voler la nuit, se voient imposer, sous peine de sanctions, des procédures particulières de décollage et de montée ;

- la loi de finances pour 1998 a consacré le doublement en deux ans de la taxe bruit alimentant le fonds d'aide aux riverains ;

- la commission nationale de prévention des nuisances a été installée le 23 mars 1998. Les propositions de cette commission, qui regroupe des représentants de l'Etat et des personnalités qualifiées dans les domaines de l'aéronautique et de l'environnement, ont permis au ministre de prononcer des sanctions représentant 4,5 millions de francs d'amendes, contre les compagnies aériennes qui n'ont pas respecté les règles de limitation des nuisances sonores ;

- l'arrêté du 18 juin 1998 impose à chacune des compagnies desservant Roissy une diminution progressive des émissions sonores des avions d'ancienne génération (les plus bruyants) : réduction de 15 % en 1998 par rapport à 1997, puis de 20 % chaque année, en 1999, 2000 et 2001 ;

- un code de bonne conduite environnementale de la circulation aérienne a été signé le 9 juillet 1998 avec plusieurs compagnies aériennes, les syndicats de pilotes et de contrôleurs aériens, les fédérations de compagnies et Aéroports de Paris (ADP). Il comporte un certain nombre d'engagements en faveur d'une conduite visant à diminuer le bruit lié à la circulation aérienne (procédures de guidage des avions, consignes d'exploitation et formation des pilotes). Ce code est annexé à la charte de qualité de l'environnement sonore qui définit l'ensemble des actions à entreprendre pour réduire les nuisances sonores.

Le rapporteur a souligné que si ces mesures ne concernent que Roissy, le présent projet de loi vise tous les aérodromes et particulièrement les neuf principaux aéroports français.

Il a ensuite détaillé les objectifs du projet de loi dans sa rédaction initiale

:

– création d’une Autorité de contrôle technique de l’environnement sonore aéroportuaire indépendante, dotée d’un pouvoir d’expertise technique pour déterminer des mesures de bruit incontestables et d’un pouvoir d’information des riverains sur les neuf principaux aéroports français ;

– renforcement du rôle des commissions consultatives de l’environnement et création de droit de ces commissions dans les principaux aéroports.

Il a indiqué que la nouvelle autorité, aux termes du projet de loi initial, est composée de sept membres, dont deux désignés respectivement par le président de l’Assemblée nationale et par le président du Sénat, et cinq experts en matière de bruit ou d’aéronautique, nommés par décret du Premier ministre. Afin de garantir l’indépendance de ces membres, leur mandat est de six ans, non renouvelable et incompatible avec tout mandat électif, toute activité professionnelle ou associative en rapport avec l’activité des aéroports. Les crédits nécessaires à son fonctionnement sont inscrits au budget général de l’Etat et l’autorité dispose de ses propres services.

Il a souligné que pour tous les aéroports français, l’Autorité détient un pouvoir de recommandation sur toutes les questions relatives à la mesure du bruit, à la maîtrise des nuisances sonores et à la limitation de leur impact sur l’environnement. Elle peut saisir l’autorité administrative compétente de toute infraction aux règles fixées pour la protection de l’environnement des aérodromes. L’Autorité détient également un pouvoir d’alerte pour les manquements aux règles en matière de maîtrise des nuisances sonores et peut, de ce fait, saisir le ministre pour qu’il sanctionne ce type d’agissements.

Le rapporteur a précisé que pour les neuf principaux aéroports, l’Autorité a une compétence d’expertise technique en matière de mesure de bruit : elle définit les prescriptions applicables aux stations de mesures de bruit dont la mise en place, l’entretien et le renouvellement sont assurés par l’exploitant d’aéroport et s’assure du respect de ces prescriptions. Elle établit un programme d’information sur le bruit auprès du public et publie un rapport chaque année. Elle a également une mission d’avis et de conseil sur les projets de plan de gêne sonore, les projets de plan d’exposition au bruit et les projets de textes réglementaires. Par coordination, l’article 4 du projet de loi crée une obligation de consultation de l’autorité indépendante pour l’élaboration des plans d’exposition au bruit des neufs principaux aéroports. Elle assure enfin le contrôle des engagements pris par les différentes parties pour la maîtrise des nuisances sonores.

Le rapporteur a en outre souligné que le projet renforce le rôle des commissions consultatives de l’environnement. La création de ces commissions devient de droit dans les neuf principaux aéroports, alors que la loi du 11 juillet 1985 relative à l’urbanisme au voisinage des aérodromes ne la rendait de droit que sur demande d’une commune dont une partie du territoire était couverte par un plan d’exposition au bruit. Il a rappelé que ces commissions n’ont qu’une mission de consultation sur toutes les questions d’aménagement ou d’exploitation ayant une incidence sur l’environnement sonore des aérodromes. Il a noté que le projet de loi prévoyait qu’elles pouvaient désormais émettre de leur propre initiative des recommandations sur toutes les questions d’exploitation ayant une incidence sur les zones affectées par les nuisances sonores, et qu’elles pouvaient saisir également l’Autorité indépendante créée à l’article 1er sur toutes questions relatives au respect des engagements pris par les différentes parties en vue d’assurer la maîtrise des nuisances sonores.

**Le rapporteur a insisté sur le fait que les commissions consultatives de l'environnement englobaient, selon les termes du projet de loi, les commissions consultatives d'aide aux riverains qui interviennent pour l'attribution des aides financières accordées aux riverains des aéroports en vue de l'insonorisation de leurs logements. Il a noté qu'il était prévu de renforcer les moyens de fonctionnement des commissions consultatives de l'environnement afin de leur permettre de mieux assurer leurs missions. Pour cela, le projet de loi a prévu de les doter d'une instance permanente de travail et de moyens de fonctionnement correspondants.**

*M. Jean-Pierre Blazy, rapporteur, a souligné que l'article 3 du projet avait pour objet de corriger la rédaction de l'article 7 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 de lutte contre le bruit dont un des buts était de limiter les nuisances liées au trafic d'hélicoptères.*

**Le rapporteur a ensuite exposé les amendements adoptés par le Sénat. Concernant les missions de l'Autorité les sénateurs ont voulu renforcer le rôle de médiation et de régulation de l'autorité indépendante :**

- le titre du projet de loi a été modifié ;
- la mission générale de l'Autorité a été définie dès le premier article créant cet organe et un délai de six mois après la promulgation de la loi a été imposé pour la mise en place de l'Autorité ;
- le pouvoir de recommandation concernant les mesures du bruit sur tous les aéroports a été étendu à la mesure des nuisances sonores occasionnées par l'ensemble des activités aéroportuaires et à la définition des indices de mesure ;
- la fonction de contrôle du respect des engagements pris sur les neuf principaux aéroports a été transformée en fonction d'évaluation d'engagements qui n'ont pas encore de valeur juridique (charte de l'environnement sonore), l'Autorité devant rendre publics les résultats de l'évaluation ;
- la mission d'évaluation a été accompagnée, en cas de désaccord sur l'exécution des engagements, d'un pouvoir de médiation et de conciliation entre les parties ;
- la mission de diffusion des informations sur les données recueillies par les réseaux de mesure du bruit a été étendue et précisée.

Par ailleurs, le Sénat a modifié le mode de nomination des membres de l'Autorité, en confiant au Parlement la nomination de deux membres et à un décret du Président de la République celle des cinq autres membres, dont le Président et les quatre experts. Concernant la qualification de ces membres, le Sénat a introduit parmi les experts, un expert en santé humaine. Pour renforcer l'indépendance de l'Autorité, le Sénat a introduit une incompatibilité supplémentaire liée à la détention directe ou indirecte d'intérêts dans une entreprise du secteur de l'aéronautique, une limite d'âge de 65 ans pour la nomination des membres, la précision du montant du traitement de ses membres et une obligation de confidentialité incombant au personnel.

Le rapporteur a souligné que dans un but de coordination des rôles entre l'Autorité et les commissions consultatives de l'environnement, le Sénat a, d'une part, disposé que dans le cadre de sa mission de recommandation, l'Autorité indépendante pouvait être saisie par ces commissions, et a indiqué, d'autre part,

que ces commissions doivent transmettre leurs propres recommandations à l'Autorité. Le Sénat a en outre confié aux commissions consultatives de l'environnement une mission de coordination de la mise en oeuvre des chartes de l'environnement sonore.

Le Sénat a amendé les dispositions relatives au trafic d'hélicoptères en choisissant de renvoyer à un décret le pouvoir de limitation de l'ensemble de ce trafic.

M. Jean-Pierre Blazy, rapporteur, a rappelé qu'à l'initiative de son rapporteur le Sénat avait introduit dans le projet de loi trois articles additionnels correspondant au texte d'une proposition de loi dont il était l'auteur.

L'article 5 (nouveau) oblige le vendeur ou le bailleur d'un bien immobilier situé dans le périmètre d'un plan d'exposition au bruit à stipuler explicitement, dans le contrat de vente ou de location, la zone de bruit dans laquelle est situé le bien, sous peine de nullité de l'acte.

L'article 6 (nouveau) crée la même obligation pour les biens immobiliers situés dans un rayon élargi par rapport au plan d'exposition au bruit.

L'article 7 (nouveau) permet d'anticiper une révision en cours de ce plan en prévoyant que le préfet puisse, pour une durée maximale de deux ans, étendre aux zones incluses dans le projet de plan, les prescriptions d'urbanisme applicables à la zone C.

## II.— EXAMEN DES ARTICLES

### Article 1er

Autorité de régulation et de contrôle

de l'environnement sonore aéroportuaire

Cet article ajoute un chapitre VII au titre II (aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique) du livre II (Aérodromes) du code de l'aviation civile.

Avant même d'analyser le contenu de ce nouveau chapitre, on peut s'étonner que des mesures de lutte contre le bruit soient incluses dans le code de l'aviation civile. Notre législation paie là encore le retard qu'elle a pris en matière de droit de l'environnement puisque le code de l'environnement dont le projet a été déposé n'a toujours pas été examiné par le Parlement. Par ailleurs, pour les problèmes spécifiquement liés au bruit du transport aérien, le futur code de l'environnement risque malheureusement de prendre l'allure d'une coquille vide puisque les dispositions relatives à la « taxe bruit » sont désormais incluses dans le code des douanes et que les mesures relatives à l'Autorité indépendante contenues dans le présent projet de loi intégreront le code de l'aviation civile. Mais, tant que le code de l'environnement restera à l'état de projet, que faire sinon déplorer cette situation ?

Le nouveau chapitre, composé de huit articles porte exclusivement sur l'Autorité administrative indépendante chargée du contrôle technique de l'environnement sonore aéroportuaire. Son intitulé (« environnement des aérodromes ») est volontairement large afin que puissent y être insérées ultérieurement des dispositions protectrices dépassant le seul environnement sonore des plates-formes aéroportuaires et pour que puissent ainsi être insérées des mesures concernant par exemple la qualité de l'air ou la *qualité des eaux, preuve supplémentaire de cette volonté de ne pas laisser au futur code de l'environnement, la lutte contre les nuisances liées à l'activité des aéroports.*

*La création d'une Autorité administrative indépendante est la conséquence directe de la défiance des riverains des aérodromes à l'égard des autorités aéroportuaires. Autour de l'aéroport de Paris, l'histoire des relations entre les citoyens et ces autorités a été marquée par une dégradation constante, née exclusivement de l'attitude du gestionnaire de la plate-forme qui, pendant de nombreuses années, opposa morgue et mépris aux demandes et inquiétudes des populations.*

Dans le document présentant la concertation engagée sur l'extension de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, le ministère de l'équipement, des transports et du logement présente en ces termes l'état des relations entre les intervenants :

« Malgré les différentes missions lancées et la consultation engagée dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, les acteurs locaux, qu'il s'agisse des élus, des associations ou des milieux socio-professionnels, n'ont pas été suffisamment impliqués dans les choix faits.

Beaucoup ont pu ressentir que le développement de l'aéroport se faisait sans eux, voire contre eux.

L'information, depuis la création de Roissy Charles-de-Gaulle, a pu paraître insuffisante, tout au moins non transparente. »

Dans un tel climat, on comprend pourquoi M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement, a, dans sa conférence de presse du 23 septembre 1997 consacrée à l'avenir de Roissy, présenté la *mise en place d'une Autorité indépendante* comme « *la satisfaction d'une exigence unanime* », ajoutant que « *les contrôleurs (...) ne doivent pas être liés aux contrôlés* » et qu'en conséquence « *l'Autorité indépendante sera réellement indépendante de toutes les parties en cause. Et ce n'est pas un décret qui la définira dans ses missions et sa composition, mais la loi* ».

*Dix-huit mois après cette déclaration, le ministre traduit dans les faits son engagement par la présentation du présent projet de loi.*

*I.— Une « exigence unanime »*

*En 1996, le rapport de la mission d'étude de la desserte aéroportuaire du grand bassin parisien présidée par M. Jacques Douffiagues propose la négociation avec les riverains de contrats de réduction et de contrôle de l'évaluation des nuisances sonores. Pour mettre en oeuvre ce dispositif et vérifier son bon fonctionnement, il est proposé de créer « en liaison notamment avec le président du Conseil supérieur de l'aviation marchande, (...) une autorité indépendante associant l'Etat, les différents opérateurs et les représentants des collectivités et associations riveraines. Celle-ci sera dotée de prérogatives suffisantes pour obtenir les informations nécessaires, en vérifier la fiabilité et assurer la réalité de la transparence. »*

*Pour le cas de Roissy, la Mission propose « d'engager immédiatement ce processus et de le tester, afin qu'il soit opérationnel dès l'ouverture des nouvelles pistes. Ce système sera ensuite adapté pour Orly. »*

*Cette idée, exposée en fait dès 1995 lors de la présentation du rapport d'étude de la mission Douffiagues, sera reprise par le préfet Carrère dans le rapport de sa mission de concertation relative au projet d'extension de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.*

En effet, de cette concertation préalable à l'enquête publique, ressort la proposition de création d'une institution indépendante. Quant à l'enquête publique elle-même, elle donnera lieu à un avis favorable assorti de la condition suspensive suivante :

« *La mise en place de l'institution indépendante présidée par un conseiller d'Etat, comprenant, à côté d'un collège scientifique d'experts, des représentants de l'Etat, d'Aéroports de Paris, des élus, des associations, des partenaires économiques.* »

*Selon le rapport Carrère, cette institution doit prendre la forme d'un groupement d'intérêt public (GIP), structure permettant de promouvoir une « démarche partenariale nécessaire à la réconciliation entre l'aéroport et son environnement » par la présence en son sein de représentants des communes et des associations de riverains. L'institution ainsi créée, compétente sur le seul site de Roissy, devait par ailleurs servir de test, le rapport Carrère prévoyant, si l'expérience s'avérait concluante, d'en étendre le champ d'intervention à d'autres aéroports.*

Le 27 mars 1997, les travaux nécessaires à l'aménagement des infrastructures aéronautiques de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle sont, par décret, déclarés d'utilité publique et urgents. Le même jour, le décret n° 96-284 crée « auprès du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de l'environnement, en vue de contrôler les dispositions prises pour mesurer les

nuisances sonores dues au transport aérien autour de l'aéroport Charles-de-Gaulle, de garantir l'impartialité des informations diffusées sur ces nuisances sonores, de veiller au respect des engagements pris dans ce domaine et de favoriser la concertation, une instance dénommée "Institution indépendante pour la mesure et le contrôle des nuisances sonores autour de l'aéroport Charles-de-Gaulle" » (article 1er).

Afin de se donner un délai de réflexion supplémentaire, le Gouvernement issu des élections législatives de 1997 décidait, peu après sa prise de fonction de suspendre les travaux de construction des nouvelles pistes. Un processus de concertation avec les élus locaux, les acteurs économiques, les organisations syndicales, les associations de riverains et les associations de protection de l'environnement était donc lancé. Ce n'est que le 23 septembre 1997 que le Gouvernement autorisait la construction des deux « doublets ». La consultation s'était donc déroulée durant les mois d'été, période pourtant fort peu propice à ce type d'exercice et la décision fut prise nonobstant l'avis défavorable de nombreux élus (dont le rapporteur) et des associations de riverains.

Dans le même temps, le ministre de l'équipement, des transports et du logement annonçait une série de mesures destinées à maîtriser les nuisances sonores autour de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle (ainsi que plusieurs autres initiatives visant à favoriser l'emploi, à mieux répartir la richesse économique générée par l'activité aérienne et à améliorer la desserte de la plate-forme). C'est dans ce cadre que s'inscrit la décision d'étendre la compétence de l'institution indépendante à d'autres aéroports et de renforcer son indépendance en lui conférant une origine législative.

## II.— Quelle institution indépendante ?

Restait donc à trancher le problème de la nature juridique de l'institution indépendante. Votre rapporteur s'est longtemps montré favorable à la proposition du préfet Carrère de confier la mission de maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires à un groupement d'intérêt public, car seule cette formule permet de regrouper toutes les parties prenantes à la question : exploitants des plates-formes, compagnies aériennes, autres acteurs économiques, élus, riverains, associations de protection de l'environnement.

Mais si la crédibilité de l'institution qui sera mise en place peut partiellement dépendre de sa composition, celle-ci sera surtout jugée à l'aune de ses pouvoirs et de son indépendance.

**Les autorités administratives indépendantes disposent de pouvoirs dont l'étendue est extrêmement variable : pouvoirs d'avis, de recommandation, de sanction, de nomination, de régulation de l'activité économique dans les secteurs s'ouvrant à la concurrence et de réglementation. Confier un pouvoir de réglementation à des autorités administratives indépendantes n'a pas été chose simple (en raison de l'article 21 de la Constitution qui fait du Premier ministre le détenteur du pouvoir réglementaire) et le Conseil constitutionnel ne s'y est résolu que « du bout des lèvres », dans ses décisions du 18 septembre 1986 relative à la Commission nationale de la communication et des libertés (CNCL) et du 17 janvier 1989 portant sur le Conseil supérieur de l'audiovisuel (CSA). En effet, il a, dans ces deux décisions, strictement encadré le champ du pouvoir réglementaire de ce type d'autorité indiquant que celui-ci ne s'entendait *que comme* un pouvoir spécifique d'application de la loi et non comme un pouvoir réglementaire autonome et précisant qu'il ne peut porter que sur « des mesures de portée limitée tant par leur champ d'application que par leur contenu ».**

Les autorités administratives indépendantes disposent donc d'un pouvoir réglementaire réel mais extrêmement spécialisé.

On imagine donc qu'en aucun cas un tel pouvoir n'aurait pu être dévolu à un GIP.

Par ailleurs, le GIP n'offre pas des garanties d'indépendance supérieures à celles de l'autorité administrative :

– un GIP ne peut être composé que de personnes morales, ce qui lui confère un caractère institutionnel et implique qu'aucun expert ne peut y siéger. Pour pallier cet inconvénient, les GIP sont contraints de créer des conseils scientifiques à la nature juridique imprécise et aux pouvoirs très limités ;

– un GIP est soumis au contrôle a priori de l'Etat alors qu'une autorité indépendante n'est soumise qu'au contrôle a posteriori de la Cour des comptes ;

– le GIP n'est pas l'employeur de son personnel. Celui-ci est composé d'agents mis à disposition par le pouvoir exécutif et rémunérés par celui-ci, ce qui relativise leur indépendance ;

– le financement d'un GIP est assuré par ses membres selon une clé de répartition qui doit figurer aux statuts. Cette règle laisse le groupement dépendant, pour ses moyens d'action, de ses principaux bailleurs de fonds. On voit immédiatement les problèmes que peut soulever cette situation au regard de l'indépendance du GIP alors qu'à l'inverse, les autorités administratives indépendantes sont placées hors de l'ordre hiérarchique des administrations centrales remontant jusqu'au ministre.

Par ailleurs, la création d'un GIP est soumise à une procédure lourde et plus longue que celle nécessaire à la mise en place d'une autorité administrative : élaboration des statuts, approbation par chacun des organismes siégeant dans le GIP, officialisation par arrêté ministériel, publicité.

Enfin, il faut rappeler que la durée d'un GIP est limitée dans le temps et que le recours à la formule du GIP impliquerait de créer autant de GIP qu'il y a d'aéroports concernés.

Pour ces multiples raisons, votre rapporteur se rallie au dispositif proposé par le projet de loi. Celui-ci doit en fait être regardé comme l'indispensable complément aux mesures existantes de lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires. Deux séries d'organismes d'origine législative seront désormais au cœur de ce dispositif :

– l'un à compétence nationale, doté de pouvoirs importants et qu'il conviendra de renforcer, à l'indépendance et à la capacité d'expertise reconnues : l'autorité administrative indépendante ;

– les autres devant associer de plus en plus étroitement, riverains et élus afin de contrôler le respect des engagements pris en matière de nuisances sonores : les commissions consultatives de l'environnement.

Enfin, il convient de souligner qu'avec ce projet de loi, les autorités administratives indépendantes qui, jusqu'à présent intervenaient principalement dans quatre domaines : la défense des droits des administrés (Commission nationale informatique et liberté, Commission d'accès aux documents administratifs, Médiateur de la République, etc.), la régulation de l'économie de marché et l'organisation de la concurrence (Autorité de régulation des télécommunications, future Commission de régulation de l'électricité, Conseil de la concurrence, etc.), la régulation des activités financières (Commission des opérations de bourse, Conseil des marchés financiers, Commission de contrôle des assurances, etc.) et l'information et la communication (Conseil supérieur de l'audiovisuel, Conseil supérieur de l'Agence France-Presse, etc.), font, pour la première fois, irruption dans le

domaine de l'environnement, reflet de la place croissante prise par la protection de l'environnement dans les préoccupations de nos concitoyens.

## Article L. 227-1 du code de l'aviation civile

### Création et composition de l'autorité administrative indépendante

#### I.— Dénomination et mission générale de l'autorité

La rédaction originelle du projet de loi prévoyait la création d'une autorité administrative indépendante dénommée « Autorité de contrôle technique de l'environnement sonore aéroportuaire ». Le Sénat, afin de tenir compte de certains de ses amendements élargissant les pouvoirs de l'Autorité a débaptisé cette institution, proposant de l'appeler désormais : « Autorité de régulation et de contrôle de l'environnement sonore aéroportuaire ».

Même si les apports sénatoriaux ont incontestablement renforcé les prérogatives de l'Autorité, votre rapporteur juge impropre l'appellation retenue par la Haute assemblée. En effet, l'Autorité n'est à aucun moment investie d'un pouvoir de régulation. La notion de régulation a aujourd'hui, avec l'ouverture de la concurrence des activités de réseaux, acquis un sens spécifique. Les autorités chargées de la régulation dans ces secteurs, comme l'ART en matière de télécommunications ou la future CRÉ dans le domaine de l'électricité, sont les garants d'une gestion efficace et impartiale des réseaux. A l'évidence, l'Autorité mise en place par le projet de loi n'a pas de compétence de cet ordre. De plus, le mot « régulation » ayant en matière de transport aérien, un sens précis attaché à l'organisation du trafic, son utilisation dans le titre de l'Autorité ne pourrait être que source de confusion.

C'est pourquoi votre rapporteur suggère une autre dénomination plus conforme au contenu des missions de l'Autorité et inspirée à la fois par le texte d'origine (c'est-à-dire sans mention d'une mission de régulation) et par les travaux du Sénat (en ne limitant plus la fonction de contrôle à un simple contrôle technique). Il est également suggéré qu'il soit explicitement fait référence aux « nuisances sonores » et non à la notion plus vague d'« environnement sonore ». D'où l'appellation proposée d'« Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires » (ACNUSA).

Par ailleurs, le Sénat a adopté un amendement précisant la mission générale de l'Autorité. Celle-ci se décline en cinq points, dont certains constituent la reprise pure et simple de la rédaction de l'article 1er du décret n° 97-284 du 27 mars 1997 portant création de l'institution indépendante pour la mesure et le contrôle des nuisances sonores autour de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle :

- assurer la fiabilité des indices et instruments de mesure de la gêne sonore due non seulement au transport aérien mais également à l'activité des plates-formes aéroportuaires, ce qui inclut en particulier les nuisances générées par les transports terrestres ;
- garantir l'impartialité des informations relatives à la gêne sonore ;
- permettre l'adaptation de la réglementation aux besoins des populations concernées ;
- veiller au respect des engagements pris pour la maîtrise de la gêne sonore aéroportuaire ;
- favoriser la conciliation, le Sénat ayant, à l'article L. 227-4 du code de

l'aviation civile, ajouté aux prérogatives de l'Autorité un pouvoir de conciliation.

Cet ajout n'a pas de caractère normatif. Le supprimer ne présente en conséquence aucun inconvénient. Mais, il convient d'en garder son seul élément contraignant : le délai maximal de six mois à compter de la promulgation de la loi pour instituer l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.

C'est un problème similaire que posait un amendement de M. Jean-Michel Marchand examiné par la commission, visant à compléter les prérogatives de l'Autorité par des pouvoirs de réglementation et de sanction.

Cet amendement a donné lieu à un large débat au cours duquel le rapporteur a fait valoir que cette rédaction ne présentait pas un caractère normatif et qu'il n'était pas d'accord avec la dénomination de l'Autorité, celle-ci n'étant pas compétente en matière de régulation. Usant de la faculté offerte par le premier alinéa de l'article 38 du Règlement, M. Yves Cochet a souligné que cet amendement donnait de nouveaux pouvoirs à l'Autorité, notamment de réglementation et de sanction. Pour M. Claude Billard, l'Autorité n'a pas vocation à définir des normes et à sanctionner des infractions car ces prérogatives *appartiennent* au pouvoir politique. M. André Lajoinie, président, a estimé *que* la création de l'Autorité constituait certes un véritable progrès mais que cette institution ne pouvait disposer de pouvoirs aussi étendus que ceux dévolus à des autorités qui, tels l'Autorité de régulation des télécommunications ou le Conseil **supérieur de l'audiovisuel**, jouent un véritable rôle en matière de régulation de marchés ouverts à la concurrence. Il a également estimé que le pouvoir de réglementation et de décision revient à la puissance publique. M. Eric Doligé a déclaré partager la position du président, souhaitant voir ainsi les pouvoirs de l'Autorité limités et chacun, Autorité et pouvoir politique, conserver ses missions. Le rapporteur a conclu ce débat en indiquant qu'il convenait toutefois de donner de véritables pouvoirs à l'Autorité afin d'asseoir sa crédibilité. La commission a rejeté l'amendement de M. Jean-Michel Marchand.

La commission a ensuite adopté un amendement du rapporteur obligeant les pouvoirs publics à mettre en place l'Autorité dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi et appelant cette institution : « Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires » (amendement n° 6). Elle a en conséquence rejeté deux amendements présentés par M. François Asensi portant sur le titre et les compétences de l'autorité.

## II.— Composition de l'autorité

A de très rares exceptions près (Médiateur de la République, Médiateur du cinéma), les autorités administratives indépendantes sont collégiales. L'ACNUSA ne déroge pas à cette règle puisque le projet de loi précise qu'elle est composée de sept membres. C'est ce caractère collégial qui fondera l'indépendance de l'Autorité en permettant aux points de vue de personnalités d'horizons différents de s'exprimer.

L'Autorité sera composée de sept membres (à titre de comparaison rappelons que l'ART comprend cinq membres, la future CRÉ six membres, le CSA neuf membres, la COB dix membres et la CNIL dix-sept membres).

A l'origine, le projet de loi prévoyait deux modalités de nomination :

– le président de l'Autorité était nommé par décret pris en Conseil des ministres ;

– les six autres membres étaient nommés par décret du Premier ministre ; parmi ceux-ci, deux étaient préalablement désignés par le président de l'Assemblée nationale et le

président du Sénat, les quatre autres étant choisis en raison de leurs compétences en matière d'acoustique et de gêne sonore, d'une part, et d'aéronautique et de navigation aérienne, d'autre part.

Le Sénat a profondément modifié ce système :

– désormais les deux membres choisis par les présidents des assemblées parlementaires ne sont plus soumis à la confirmation ultérieure (et éventuelle) du pouvoir réglementaire ;

– les cinq autres membres dont le président sont nommés par décret du Président de la République ; la structure du collège des experts est dorénavant la suivante : si une personne compétente en matière de transport aérien et une personne compétente en matière de navigation aérienne font toujours partie de l'Autorité, il n'y a désormais plus qu'une seule personne compétente en matière d'acoustique et de gêne sonore afin de faire une place à un expert en matière de santé.

Sur la question de la composition de l'Autorité, l'apport du Sénat a été, aux yeux de votre rapporteur, essentiel sur deux points :

– par la mise en place d'un véritable pouvoir de nomination des présidents des assemblées parlementaires. Le système proposé était à la fois alambiqué, choquant au regard du principe de séparation des pouvoirs et douteux quant à la réalité de l'indépendance de l'institution. On en revient ainsi à une solution couramment utilisée par les autres autorités administratives indépendantes (cf. ART et future CRÉ) ;

**– par l'entrée dans l'Autorité d'un spécialiste des problèmes de santé publique.**

Mais il ne semble pas utile de soumettre la nomination de cinq membres dont le président à une procédure de désignation par décret du Président de la République.

En conséquence, il importe de retenir une solution identique à celle adoptée pour de nombreuses autres autorités collégiales : deux membres seront nommés par les présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat, les cinq autres étant désignés par décret simple (deux membres de l'ART sont désignés par les présidents des assemblées parlementaires, les trois autres l'étant par décret ; pour la future CRÉ, trois membres sont également nommés par décret, les trois autres étant directement choisis *par* les présidents de l'Assemblée nationale, du Sénat et du Conseil économique et social). Parmi les membres ainsi nommés, le président de l'Autorité pourrait voir son rôle et son autorité **renforcés par l'exigence** d'une occupation *de ce* poste à plein temps.

**Quant aux exigences du Sénat relatives à la qualification des membres de l'Autorité, elles peuvent faire l'objet d'une légère modification, votre rapporteur proposant que le Gouvernement nomme par décret :**

– un expert en acoustique et gêne sonore, sur proposition du ministre chargé de l’environnement ;

– un expert en urbanisme, sur proposition du ministre chargé de l’équipement ;

**– un expert sur les questions des transports aériens et de la navigation aérienne, sur proposition du ministre chargé de l’aviation civile ;**

– un expert en santé publique, sur proposition du ministre chargé de la santé.

La commission a donc adopté un amendement du rapporteur révisant de ce sens la composition de l’Autorité et les règles de nomination de ses membres et précisant que son président exerce ses fonctions à plein temps (amendement n° 7) et a, en conséquence, rejeté deux amendement de M. Jean-Michel Marchand devenus sans objet.

Enfin, signalons que le Sénat, s’inspirant d’une disposition classique incluse dans d’autres textes relatifs aux autorités administratives indépendantes, limite à 65 ans l’âge des membres de l’Autorité.

### III.— durée des mandats et régime de renouvellement

des membres de l’*autorité*

Les membres de l’ACNUSA sont nommés pour six ans. La durée de ce mandat est identique dans de nombreuses autres autorités administratives **indépendantes** (les membres du Conseil de la concurrence, du CSA, de l’ART et de la future CRÉ sont également nommés pour six ans).

Afin d’assurer la continuité de l’action de l’institution, un renouvellement triennal partiel des membres est prévu (trois ou quatre membres étant nommés tous les trois ans suivant que le mandat du président arrive ou non à échéance).

Lors de la mise en place de l’Autorité, le président sera nommé pour six ans et un tirage au sort désignera celui des membres désignés par les présidents des assemblées parlementaires et les deux experts qui, parmi les quatre nommés par décret, effectueront un mandat de trois ans.

Après que deux amendements de M. Jean-Michel Marchand eurent été retirés, la commission a adopté un *amendement* de conséquence du rapporteur nécessité par la nouvelle présentation des dispositions relatives à la composition de l’autorité (amendement n° 9).

### IV.— les garanties d’indépendance des membres de l’autorité

#### 1. L’irrévocabilité du mandat

Il s’agit là d’une des garanties majeures de l’indépendance des membres de l’Autorité. Ceux-ci en effet ne peuvent être révoqués si leur action n’a pas

l'heur de plaie à l'autorité administrative ou à celle chargée de leur nomination. Ils peuvent en revanche démissionner. S'inspirant de l'article 8 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 créant la Commission nationale informatique et liberté, le Sénat a jugé utile de préciser dans un alinéa supplémentaire qu'« il ne peut être mis fin aux fonctions de membres qu'en cas d'empêchement constaté par l'Autorité dans des conditions qu'elle définit ».

Suivant son rapporteur, la Commission a adopté un amendement ajoutant une seconde exception au principe de l'irrévocabilité du mandat en prévoyant la démission d'office des membres lorsqu'était constatée une incompatibilité mentionnée à l'article L. 227-2 du code de l'aviation civile (amendement n° 8).

## 2. Le caractère non renouvelable du mandat

Comme dans la plupart des autorités administratives indépendantes, le mandat des membres de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires n'est pas renouvelable (les mandats des membres de l'ART, du CSA, de la commission d'accès aux documents administratifs et de la future CRÉ sont par exemple non renouvelables ; le mandat des membres de la COB ne l'est, pour sa part, qu'une seule fois).

Toutefois une exception classique a été prévue par le texte du projet de loi et précisée par le Sénat : si l'un des membres de l'Autorité cesse d'exercer ses fonctions son successeur est nommé pour la période restant à courir. Or, si celle-ci n'excède pas deux ans, ledit successeur peut être reconduit dans ses fonctions.

## 3. La rémunération des membres

Lors de l'examen du projet de loi, le Sénat a rajouté un ultime alinéa à l'article L. 227-1 du code de l'aviation civile. Celui-ci indique que « le président et les membres de l'Autorité reçoivent respectivement un traitement égal à celui afférent à la première et à la seconde des deux catégories supérieures des emplois de l'Etat classés hors échelle. »

S'il est essentiel d'asseoir financièrement l'indépendance des membres, le dispositif proposé par le Sénat (qui ne fait que reprendre celui prévu pour d'autres institutions du même ordre tels l'ART ou le CSA) semble *peu adapté à la situation* spécifique de l'Autorité de contrôle *des* nuisances sonores aéroportuaires. En effet, il semble difficile d'envisager que ses différents membres (à l'exception du président) soient occupés à plein temps par leur mission. Or, les rémunérations proposées correspondent aux plus hauts niveaux de traitement de la fonction publique (se sont par exemple les traitements des membres du Conseil constitutionnel), à savoir 494 190 F bruts par an pour le président (échelle G des traitements) et 450 653 F bruts par an pour les autres membres (échelle F). C'est pourquoi le rapporteur a proposé à la commission de revoir ce système de rémunérations en renvoyant à un arrêté ministériel le soin de déterminer le montant de la rémunération du président et des vacations des membres (puisque ceux-ci ne seront pas nécessairement employés à plein temps). Cet amendement ayant été adopté (amendement n° 10), la commission a en conséquence rejeté un amendement de M. Jean-Michel Marchand et un amendement de M. François Asensi devenus sans objet.

## V.— FONCTIONNEMENT de l'autorité

Conformément à un amendement adopté par le Sénat, il est prévu que :

**– l'Autorité délibère valablement si quatre au moins de ses membres sont présents ;**

– ses décisions sont prises à la majorité des membres présents ;

– en cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante.

## Article L. 227-2 du code de l'aviation civile

### Régime d'incompatibilité des membres de l'autorité

De manière classique, l'appartenance à l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires est soumise à plusieurs incompatibilités. Le texte du projet de loi en dénombrait trois :

- l'exercice de tout mandat électif (ce qui inclut non seulement les mandats électifs européens, nationaux et locaux mais également les mandats syndicaux) ;
- toute activité professionnelle publique ou privée ;
- toute responsabilité associative.

Dans la rédaction initiale du projet de loi, cette énumération était suivie d'une virgule puis d'une précision essentielle : « donnant à son titulaire un intérêt direct ou indirect à l'activité des aéroports ». La présence de la virgule laisse à penser que ce dernier membre de phrase s'appliquait également à l'exercice d'une activité professionnelle publique ou privée et qu'en conséquence un membre de l'Autorité pouvait exercer une activité professionnelle ou des responsabilités dans une association dès lors que cette activité ou ces responsabilités n'avaient pas de rapport avec l'activité des aéroports. Seul l'exercice d'un mandat électif demeurant (même si la rédaction ne le prévoit pas expressément) une incompatibilité d'ordre général.

Lors de son examen du texte, le Sénat a proposé une nouvelle rédaction de la fin de cet article visant, d'une part (par la suppression **de la virgule**), à interdire l'exercice par les membres de l'Autorité de toute activité professionnelle (ce qui implique qu'ils *sont* occupés à plein temps par l'Autorité), et précisant, d'autre part, que la détention directe ou indirecte d'intérêts dans une entreprise des secteurs aéronautiques ou aéroportuaires est incompatible avec l'exercice du mandat de membre de l'Autorité.

Votre rapporteur est d'accord avec l'économie générale d'une nouvelle rédaction visant essentiellement à renforcer les règles d'incompatibilité. Il propose toutefois que le texte adopté par le Sénat soit modifié afin que les membres de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires puissent exercer une activité professionnelle privée ou publique dès lors que celle-ci ne leur donne pas un intérêt direct ou indirect à l'activité des aéroports.

D'où son amendement adopté par la commission (amendement n° 11), après qu'un amendement de M. François Asensi eut été retiré. A la suite de cette adoption, la commission a rejeté deux amendements de M. Jean-Michel Marchand devenus sans objet.

## Article L. 227-3 du code de l'aviation civile

### Compétences générales de l'autorité

Cet article définit l'étendue des compétences de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, quel que soit l'aérodrome à l'origine de ces nuisances. Tous les **aérodromes soumis au livre II** du code de l'aviation civile (à savoir, conformément à l'article L. 213-1 dudit code les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'Etat et les autres aérodromes à usage restreint) sont concernés

par le présent article. On compte aujourd'hui 420 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique dont une centaine d'aérodromes commerciaux (c'est-à-dire d'aérodromes dans lesquels on peut acheter un titre de transport ; à titre d'information, il convient de souligner que les dix aérodromes les plus importants captent 90% du trafic commercial). Par ailleurs, 188 aérodromes ont donné lieu à l'adoption d'un plan d'exposition au bruit et 85 ont suscité la création d'une commission consultative d'environnement.

Le présent article confère un double pouvoir à l'autorité :

1°) Un pouvoir de recommandation qui doit être entendu comme un pouvoir plus large qu'un simple pouvoir d'avis. En effet, comme le précise le projet de loi, l'autorité peut émettre des recommandations de sa propre initiative ce qui, à la différence de l'avis, n'implique pas l'existence préalable d'un document ou d'une question sur lequel l'autorité doit se prononcer.

Outre ces recommandations faites de son propre chef, l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires peut également émettre des recommandations (qui dans ce cas s'apparentent plus à des avis) sur la saisine :

- du ministre chargé de l'aviation civile,
- du ministre chargé de l'environnement,

– d'une commission consultative *de l'environnement* instituée par l'article 2 de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes. Des commissions de ce type ont été créées pour tous les aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C ainsi que pour divers aérodromes **civils et militaires** inclus dans une liste établie par l'administration. Elles associent les associations de riverains, les usagers et les personnels **de l'aérodrome**, les exploitants de la plate-forme, les communes et les administrations concernées. Ces commissions, dont il sera dressé un bilan mitigé de l'activité lors du commentaire de l'article 2 du projet de loi, sont consultées sur « toute question d'importance relative aux incidences de l'exploitation (aéroportuaire) sur les zones affectées par les nuisances de bruit ».

Sur proposition du rapporteur, la commission a, par l'adoption de deux amendements, étendu le droit de saisine de l'autorité :

– au ministre chargé de l'urbanisme et du logement, l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires étant habilitée à formuler des recommandations pouvant avoir des incidences en matière d'urbanisme ou de **construction (amendement n° 13)** ;

– aux associations agréées de protection de l'environnement en application des dispositions de l'article L. 252-1 du code rural (amendement n° 14).

Les recommandations que peut formuler l'autorité portent sur :

- toute question relative à la mesure du bruit, ce qui inclut la définition des indices de mesure du bruit ainsi qu'a tenu à le préciser le Sénat ;
- toute question portant sur la maîtrise et la limitation de l'impact environnemental des nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire (ce qui, comme cela a déjà été souligné, inclut les nuisances liées aux transports terrestres desservant les plates-formes aéroportuaires).

Afin de pouvoir formuler ses recommandations, l'autorité est destinataire des informations et propositions émises par l'ensemble des parties concernées par l'environnement sonore aéroportuaire.

2°) Un pouvoir d'alerte de l'autorité administrative compétente pour tout manquement aux règles fixées pour la protection de l'environnement sonore des aérodromes.

L'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ne disposant pas d'un véritable pouvoir de sanction, le dernier alinéa de l'article L.227-3 du code de l'aviation civile, l'autorise toutefois à saisir l'autorité administrative chargée de veiller au respect des règles protégeant l'environnement sonore des aérodromes.

De quelle autorité administrative s'agit-il ? La formulation du projet de loi (autorité compétente « pour tout manquement aux règles ») permet de penser qu'il peut s'agir soit de l'autorité administrative chargée de sanctionner les manquements (le ministre chargé de l'aviation civile), soit de celle chargée de constater, sur certains aéroports, les manquements à certaines restrictions d'usage ou d'activité et de proposer des sanctions (la commission nationale de prévention des nuisances ou CNPN instituée par le décret n° 97-534 du 27 mai 1997).

Cette commission qui a commencé à siéger en mars 1998 constitue une véritable « chambre d'instruction » des manquements dont le travail aboutit à une proposition de sanction prise par le ministre. Cette sanction ne peut être d'un montant supérieur à 10 000 francs pour une personne physique et à 50 000 francs pour une personne morale (dans les faits, en 1998, 574 infractions ont été notifiées ; sur ces 574, 148 ont été sanctionnées et ont donné lieu à une amende moyenne d'environ 30 000 francs).

Mais, conformément à l'article R. 226-1 du code de l'aviation civile, le champ d'investigation de la CNPN est limité :

- aux restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs ;
- aux restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent ;
  - aux procédures particulières de décollage en vue de limiter les nuisances sonores engendrées par cette phase de vol ;
- aux règles relatives aux essais moteurs ;**
- aux valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser.

En pratique, seule l'activité des aérodromes de Toussus-le-Noble, Paris-Charles-de-Gaulle, Le Bourget, Toulouse-Blagnac et l'héliport d'Issy-les-Moulineaux est soumise au contrôle de la CNPN (d'autres grands aérodromes dont celui de Nice-Côte d'Azur devraient toutefois s'ajouter rapidement à cette liste), ce qui relativise l'étendue des prérogatives de cette nouvelle institution.

Pourtant, par sa composition, celle-ci donne d'incontestables gages d'ouverture puisque, outre son président qui est un inspecteur général de l'aviation civile et de la météorologie, elle comprend :

- quatre représentants de l'Etat, dont un proposé par le ministre chargé de l'environnement et un proposé par le ministre chargé de la défense ;
- quatre personnalités qualifiées dans le domaine de l'aéronautique, dont au moins un exploitant et un gestionnaire d'aérodrome ;

– quatre personnalités qualifiées dans le domaine de l’environnement, proposées par le ministre chargé de l’environnement, dont une au moins au titre des associations de riverains.

La première année d’exercice de la CNPN a donné lieu à un bilan contrasté. Certes un nombre non négligeable de sanctions ont été prononcées mais il semble également, selon les informations transmises à votre rapporteur, que de nombreux dossiers soient déjà en attente, situation qui ne risque pas de s’améliorer avec la mise en place d’un droit de saisine par l’autorité de contrôle des nuisances sonores **aéroportuaires**. Or, il convient de souligner que les amendes ne pourront être prononcées plus de deux ans après la constatation d’un manquement. Il ne faudrait donc pas qu’à court terme l’engorgement de la CNPN aboutisse à l’impunité de professionnels indécents.

Pour nécessaire qu’il soit, ce pouvoir d’alerte apparaît aux yeux de votre **rapporteur comme** trop limité. C’est la raison pour laquelle sera proposé, dans le cadre de l’article L. 227-4 du code de l’aviation civile, un amendement mettant en place un véritable pouvoir de sanction pour l’Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (cf. supra).

Sur l’article L. 227-3 du code de l’aviation civile, la commission a, outre les amendements du rapporteur étendant la liste des personnes **habilitées à saisir** l’Autorité, adopté un amendement de conséquence du même auteur relatif au titre de la nouvelle institution (amendement n° 12). Elle a en conséquence rejeté un amendement de M. François Asensi portant également sur l’intitulé de l’Autorité.

Puis, la commission a rejeté un amendement de M. Jean-Michel Marchand étendant le pouvoir de réglementation de l’Autorité à l’ensemble des **aérodromes**. Elle a en revanche adopté un amendement du même auteur (amendement n° 15) défendu par M. Yves Cochet qui a souligné l’importance d’indicateurs de mesure du bruit fiables et tenant compte du bruit ressenti par les riverains, sous-amendé par le rapporteur, précisant que le pouvoir de recommandation de l’Autorité porte également sur la définition d’indicateurs de mesures adéquats.

Après avoir adopté un amendement de précision du rapporteur complétant les pouvoirs de l’Autorité (amendement n° 16), la commission a rejeté un amendement de M. François Asensi limitant les compétences de cette institution aux nuisances sonores dues aux activités de transport aérien.

La commission a ensuite adopté un amendement de M. Jean-Michel Marchand, sous-amendé par le rapporteur, indiquant que les recommandations formulées par l’Autorité peuvent porter sur les procédures de moindre bruit (amendement n° 17).

Après un débat dans lequel sont intervenus MM. Yves Cochet, Jean-Pierre Blazy, rapporteur, et Jean Proriol, la commission a rejeté un amendement de M. Jean-Michel Marchand attribuant à l’Autorité un pouvoir général de sanction.

Article L. 227-4 du code de l’aviation civile

Compétences de l’autorité pour le contrôle du bruit au voisinage

des neuf aéroports les plus importants

Cet article renforce les pouvoirs de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires dans les aéroports recevant un trafic public « pour lesquels le nombre annuel de mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes est supérieur à 20 000. ». Il s'agit donc des aéroports visés à l'article 266 septies du code des douanes, c'est-à-dire ceux servant au calcul de l'assiette de la « taxe bruit » instituée à l'origine par l'article 16 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Sont donc concernés : Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Nice, Marseille, Toulouse, Lyon-Satolas, Mulhouse, Bordeaux et Strasbourg.

Sur ces plates-formes, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires disposera de pouvoirs élargis : pouvoir réglementaire, pouvoir de contrôle, mission de diffusion des informations, droit à être consultée, pouvoir de conciliation.

#### I.— LA MISE EN PLACE D'UN VÉRITABLE POUVOIR RÉGLEMENTAIRE

C'est l'Autorité – et elle seule – qui définira les prescriptions applicables aux stations de mesure du bruit (prescriptions techniques, nombre, emplacement, modalités d'exploitation du réseau et des données). Ces prescriptions, après avoir été soumises à une simple procédure d'homologation par les ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile, seront ensuite publiées au Journal officiel.

Le projet de loi précise par ailleurs que la mise en place, la maintenance et le renouvellement des stations seront effectués sous la responsabilité de l'exploitant d'aéroport.

Il faut souligner que, sur cette question de la mesure du bruit, le projet de loi confère à la nouvelle Autorité un pouvoir réglementaire beaucoup plus consistant que les prérogatives dévolues à l'institution indépendante mise en place par le décret n° 97-284 du 27 mars 1997. En effet, celle-ci ne pouvait, pour surveiller le fonctionnement et le développement du réseau de mesure du bruit, que « prêter son concours aux personnes morales concernées par la maîtrise des nuisances sonores » autour du seul aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, lorsque ces personnes lui en faisaient la demande.

Mais ce pouvoir réglementaire qui porte quasi exclusivement sur les stations de mesure de bruit est encore bien timide. Pour donner plus de crédit à la nouvelle Autorité, il est indispensable que les différents indicateurs permettant de mesurer tant la gêne sonore (c'est-à-dire le bruit en un point précis déterminé aujourd'hui par l'indice psophique) que le volume global de bruit (calculé aujourd'hui par l'indice global de bruit qui détermine la quantité annuelle de bruit « produite » par une plate-forme aéroportuaire) soient définis par elle. Il lui incombera éventuellement d'élaborer d'autres indicateurs permettant d'évaluer les nuisances sonores nocturnes, celles ressenties à l'intérieur des bâtiments ou encore les « crêtes de bruit » à ne pas dépasser.

#### II.— Le pouvoir de contrôle

C'est à l'Autorité qu'incombe la mission de vérifier que les exploitants d'aéroports respectent les prescriptions qu'elle a définies dans le cadre de la mise en œuvre de son pouvoir réglementaire. Elle peut donc mettre en demeure l'exploitant de se conformer à ses prescriptions dans un délai qu'elle fixe elle-même. Si à l'expiration de ce délai l'exploitant n'a pas obtempéré, le projet de loi l'autorise à faire elle-même les travaux et réalisations nécessaires aux frais et sous la responsabilité de l'exploitant (signalons que l'institution indépendante

créée par le décret du 27 mars 1997 n'avait, pour sa part, aucun pouvoir coercitif de cette nature).

De manière plus générale, l'Autorité doit également « évaluer » (éventuellement à la demande de la commission consultative de l'environnement concernée) le respect des engagements pris par les parties intéressées en vue de réduire ou de maîtriser les nuisances sonores. Portant sur un domaine plus vaste que celui sur lequel peut s'exercer son droit de contrôle « stricto sensu », ce droit « d'évaluation » n'est pas assorti de prérogatives de coercition qu'il aurait été difficile de mettre en œuvre. En revanche, à l'initiative du Sénat, il est désormais prévu que les résultats de cette évaluation soient rendus publics, ce qui, à l'usage, peut s'avérer être une obligation d'une redoutable efficacité.

Toutefois, votre rapporteur estimant qu'une autorité digne de ce nom, ne peut être privée du moindre pouvoir de sanction, il est préférable de revenir à une rédaction se rapprochant du texte initial en confiant sur ce point à l'Autorité un véritable pouvoir de contrôle (pouvant déboucher sur des sanctions en cas de manquement constaté) et non plus un simple pouvoir d'évaluation.

### III.— La mission de diffusion d'information sur le bruit dU au transport aérien

L'Autorité établit un programme de diffusion des informations. Celui-ci est destiné au public en général mais certaines informations plus précises (tel les enregistrements provenant des réseaux de mesures de bruit) peuvent faire l'objet de diffusion spécifique auprès des personnes en faisant la demande. L'Autorité s'assure également de « la fiabilité des conditions dans lesquelles ces informations ont été recueillies auprès des exploitants d'aérodromes et des transporteurs aériens ». Précision essentielle, car, dans ce domaine, les détenteurs d'informations peuvent légitimement être suspectés de partialité.

En matière de contrôle de la diffusion des informations, il serait également souhaitable que l'Autorité puisse s'assurer des conditions dans lesquelles les personnes ont accès aux informations relatives aux plans d'exposition au bruit et aux plans de gêne sonore et qu'elle puisse, le cas échéant, émettre des recommandations visant à améliorer l'accès à ce type d'informations.

### IV.— Le droit À être consultÉE

L'Autorité doit obligatoirement être consultée sur quatre types de projets :

– les projets de plan de gêne sonore (les plans de gêne sonore institués par l'article 19 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 permettent, en constatant la gêne subie par les riverains autour des neuf grands aérodromes, de définir les personnes pouvant prétendre à une aide à l'insonorisation des bâtiments) ;

– les projets de plan d'exposition au bruit (ces plans, annexés au POS et soumis à enquête publique permettent de fixer les conditions d'utilisation des sols situés à proximité des aérodromes) ;

– les projets de textes réglementaires relatifs à l'environnement sonore des neuf aérodromes ;

– les projets d'élaboration ou de modification des procédures de départ, d'attente et d'approche aux instruments.

### V.— Le pouvoir de conciliation

**Enfin, à la suite d'un ajout du Sénat, l'Autorité peut désormais être saisie**

**d'une demande de conciliation en cas de désaccord sur le respect des engagements pris par les différentes parties afin de maîtriser les nuisances sonores aéroportuaires. Cette demande peut émaner :**

- soit des parties elles-mêmes,
- soit de la commission consultative de l'environnement concernée,
- soit du ministre chargé de l'aviation civile.

Dans le cadre de sa mission de conciliation, l'autorité dispose d'un droit de proposition.

Ce pouvoir de conciliation, issu du droit (d'évaluation) *mentionné* au 7° du présent article apparaît comme un complément utile au pouvoir de sanction que *le rapporteur* souhaite voir attribuer à l'Autorité.

**En effet et ainsi qu'il a déjà été souligné à plusieurs reprises, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ne pourra asseoir son crédit que si ses prérogatives sont complétées par un pouvoir de sanction.**

L'Autorité pourrait ainsi se voir transféré le **pouvoir de sanction** détenu par le ministre chargé de l'aviation civile pour tous les manquements aux *restrictions* d'usage constatés auprès des transporteurs aériens. Les dossiers continueraient à être **instruits par** la commission nationale de prévention des nuisances qui proposerait la sanction que l'Autorité prononcerait officiellement.

Lors de son examen par la commission, l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile a donné lieu à un large débat.

Après avoir rejeté un amendement de M. François Asensi portant sur le titre de l'Autorité, la commission a adopté un amendement du rapporteur *donnant* à cette institution le pouvoir de définir les indicateurs **de mesure du bruit** et de *la gêne* sonore (amendement n° 18). Elle a également adopté un amendement de M. Jean-Michel Marchand sous-amendé par le rapporteur, autorisant la commission à définir les niveaux sonores admissibles (amendement n° 19). Un amendement de M. Jean-Michel Marchand a ensuite été retiré, puis la commission a adopté un amendement de précision du même *auteur*, modifié par un sous-amendement du rapporteur (amendement n° 20). Elle a ensuite examiné un amendement de M. Jean-Michel Marchand soutenu par M. Yves Cochet fixant à six mois **le délai maximal** laissé aux exploitants d'aérodromes pour respecter les prescriptions édictées par l'Autorité. Le rapporteur et M. Eric Doligé ayant fait valoir qu'un certain nombre de travaux nécessitaient *des délais* plus longs, cet amendement a été retiré.

La commission a adopté un amendement de précision *de* M. Jean-Michel Marchand (amendement n° 21), puis a rejeté un amendement de M. François Asensi limitant le champ de compétences de l'Autorité à l'activité aéronautique sur l'aérodrome et un **amendement de M. Jean-Michel Marchand** tendant à *imposer* la diffusion d'une synthèse des plaintes relatives aux infractions en matière de lutte *contre les* nuisances aéroportuaires.

**La commission a ensuite adopté un amendement du rapporteur donnant à l'Autorité le pouvoir de vérifier la diffusion des *in*formations relatives aux plans d'exposition au bruit et aux plans de gêne sonore (amendement n° 22). Elle a en revanche rejeté un amendement de M. Jean-Michel Marchand permettant à l'Autorité de définir les bases des calculs et la méthode d'élaboration des plans de gêne sonore. Après avoir rejeté un amendement du même auteur étendant le pouvoir réglementaire de l'Autorité, la commission a adopté un amendement du rapporteur confiant à cette institution un pouvoir de contrôle du respect des engagements pris par les différentes parties en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores (amendement n° 23). Elle a en conséquence rejeté deux amendements ayant un objet identique de M. Jean-Michel Marchand.**

Puis, la commission a rejeté un amendement de M. François Asensi limitant le pouvoir de conciliation de l'Autorité aux désaccords persistants entre les parties. Elle a en revanche adopté un amendement de M. Jean-Michel Marchand permettant au ministre chargé de l'environnement de demander *la conciliation* de l'Autorité (**amendement n° 24**). Elle a rejeté un amendement du même auteur permettant à l'Autorité de mettre en demeure l'exploitant d'aérodrome ou la compagnie aérienne de respecter les engagements pris dans le cadre des chartes de bonne conduite.

La commission a ensuite examiné un amendement du rapporteur donnant à l'Autorité un pouvoir de sanction largement inspiré de celui dont dispose actuellement le ministre chargé de l'aviation civile sur les aérodromes comportant des restrictions d'usage. Selon cet amendement, la commission nationale de prévention des nuisances garde son pouvoir de proposition de sanctions mais c'est désormais à l'Autorité qu'il appartient de prononcer l'amende administrative. Après que M. Claude Billard eut rappelé son opposition à un dispositif donnant à l'Autorité des pouvoirs outrepassant largement ses missions, la commission a adopté l'amendement du rapporteur (amendement n° 25).

#### Article L. 227-5 du code de l'aviation civile

##### Pouvoir d'investigation des agents de l'autorité

Cet article permet à l'Autorité de mandater ses membres ou agents pour procéder à des vérifications sur pièce et sur place et se faire communiquer tous renseignements ou documents utiles à l'exercice de ses missions générales prévues à l'alinéa 1er de l'article L. 227-3 du code de l'aviation civile et des missions spécifiques qu'elle exerce auprès des neuf plus grands aérodromes, conformément à l'article L. 227-4 du même code.

Il s'agit là d'une disposition classique bénéficiant à toute *autorité disposant de pouvoirs d'investigation*. Pendant l'exercice de cette prérogative, l'entrave à l'action de l'autorité est prohibée quel que soit son motif, les exploitants d'aérodromes et les transporteurs aériens devant même prendre « toutes mesures utiles » pour favoriser l'action de l'Autorité.

Sur cet article, la commission a rejeté un amendement de M. François Asensi relatif au titre de l'Autorité et un amendement de M. Jean-Michel Marchand devenu sans objet.

#### Article L. 227-6 du code de l'aviation civile

##### **Rapport annuel de l'autorité**

L'Autorité établit chaque année un rapport qu'elle remet au Gouvernement et au Parlement. Ce rapport, rendu public, peut, ainsi que l'a précisé le Sénat, contenir des propositions de modifications législatives ou réglementaires nécessitées par le progrès technique ou l'évolution des connaissances en matière de santé publique.

Après avoir rejeté un amendement de M. François Asensi relatif au titre de l'Autorité, la commission a adopté un amendement du rapporteur supprimant une précision non nécessaire (amendement n° 26).

#### Article L. 227-7 du code de l'aviation civile

## *Ressources de l'autorité*

**Le dispositif proposé par cet article s'inspire directement de celui mis en place pour d'autres autorités administratives indépendantes (CSA, ART). Il prévoit :**

– que les aides nécessaires au fonctionnement *de* l'Autorité sont inscrites au budget général de l'Etat sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile. D'après les informations fournies à votre rapporteur, le budget de fonctionnement de l'autorité devrait avoisiner les 5 millions de francs par an et être ainsi réparti :

CARSPECIAUX 108 \f "Wingdings" \s 9 2 millions de francs de dépenses de fonctionnement (loyer, salaires, matériels, etc...) ;

CARSPECIAUX 108 \f "Wingdings" \s 9 3 millions de francs de dépenses d'intervention (contrôle, études, etc...).

– que les dispositions de la loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne s'appliquent pas à la gestion des crédits de l'autorité ;

– que le président de l'autorité *est l'ordonnateur* des dépenses ;

– que les comptes de l'autorité sont soumis au contrôle de la Cour des comptes.

Sur cet article, la commission a rejeté un amendement de M. François Asensi relatif au titre de l'Autorité.

Article L. 227-8 du code de l'aviation civile

Services de l'autorité

**Cet article prévoit que** l'autorité de contrôle des nuisances sonores *aéroportuaires* disposera de services placés sous l'autorité de son président. Il y aura donc – à côté des membres de l'Autorité – des personnels permanents. Ceux-ci pourront être soit des fonctionnaires, soit des agents contractuels. Ils sont tenus au secret professionnel pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leur fonction.

Comme les autres autorités indépendantes, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires établit un règlement intérieur.

Après avoir rejeté un amendement de M. François Asensi portant sur le titre de l'Autorité, la commission a, sur proposition du rapporteur et afin de renforcer l'indépendance de l'Autorité, adopté un amendement précisant que les fonctionnaires employés par ladite Autorité devaient être en position de détachement (amendement n° 27).

Puis, la commission a adopté l'article 1er ainsi modifié.

Article 2

Commissions consultatives de l'environnement

Cet article tend à modifier les dispositions de l'article 2 de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, qui

institue les commissions consultatives de l'environnement. Ces instances de concertation entre les différents acteurs locaux du transport aérien sont consultées sur les questions relatives aux incidences de l'exploitation sur les zones affectées par les nuisances sonores aéroportuaires. Elles doivent également se prononcer sur les projets de plan d'exposition au bruit, en vertu de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme.

En l'état du droit existant, elles sont créées par arrêté du préfet du département sur le territoire duquel l'aérodrome est situé (préfet de la Région d'Ile-de-France dans le cas des aéroports parisiens). Cette création est de droit quand la demande en est faite par une commune dont une partie du territoire est couverte par un plan d'exposition au bruit. La commission est présidée par le préfet. Les autres membres sont les représentants des communes concernées, des associations de riverains, des personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome, *des usagers, le ou les représentants du gestionnaire de l'aérodrome, et le cas échéant des représentants des conseils régionaux ou généraux. Les administrations sont représentées au sein des commissions consultatives de l'environnement par le directeur départemental ou régional à l'équipement, le directeur régional à l'architecture et à l'environnement, et le cas échéant l'autorité militaire.* La commission se réunit sur convocation de son président, ou à la demande de la moitié au moins de ses membres.

En pratique, il existe actuellement près de 85 commissions consultatives de l'environnement. Leur fonctionnement a donné des résultats variables, du fait de nombreux blocages entre les membres, et les réunions ont été rares dans la pratique. Pourtant, une circulaire du 23 juillet 1987 relative aux commissions consultatives de l'environnement, disposait qu'il paraissait « très souhaitable de réunir les commissions au moins une fois l'an, ne serait-ce que pour constater l'absence de difficultés en suspens, afin que les partenaires se rencontrent et puissent ainsi résoudre directement, par des contacts ultérieurs, les problèmes qui n'exigent pas la réunion plénière de la commission ».

En ce qui concerne les aéroports parisiens, la commission consultative de l'environnement de Roissy, après plusieurs années d'inactivité (elle ne s'est pas réunie entre le 21 décembre 1990 et le 8 janvier 1998), s'est réunie à deux reprises en séance plénière en 1998, quatorze fois sous forme de « comité de rédaction de la charte de qualité de l'environnement sonore » pour lequel ont eu lieu quinze réunions de sous-groupes. Il est à noter qu'il ne s'agit pas dans ce cas de réunions de la commission elle-même, mais de celles de groupes de travail plus restreints. Sur Orly, la commission ne s'étant pas réunie depuis sept ans, une réunion a été prévue pour le 26 avril 1999. Au Bourget, des engagements ont été pris par l'Etat afin de réunir la commission.

Concernant les *principaux aéroports de province*, le bilan est contrasté. Sur la plupart des aéroports, les commissions se réunissent en moyenne une fois par an. Sur certaines plates-formes, elles se réunissent plus épisodiquement, voire même dans certains cas il est jugé inutile de les convoquer. D'une façon générale, on constate que les réunions des commissions ont lieu dans un contexte de conflit entre les acteurs. Le rôle de « concertation préventive » est rarement rempli. Dans *certain*s cas, des réunions de concertation peuvent être conduites avec les riverains et les collectivités afin de traiter au cas par cas les problèmes de respect de l'environnement.

Sur les *principaux aéroports* français, par anticipation des dispositions prévues dans le projet de loi, il a en outre été demandé aux préfets de mettre en place un comité de rédaction d'une charte de qualité de l'environnement sonore.

Les trois premiers alinéas de l'article sont d'origine gouvernementale, la

forme en ayant été légèrement amendée par le Sénat pour prendre en compte la modification de l'article 16 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit par l'article 45 de la loi de finances initiale pour 1999 n°98-1266, qui y supprime les critères de définition des aérodromes soumis à la taxe « bruit », ceux-ci se trouvant désormais intégrés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes.

Aux termes de ces trois premiers alinéas, la création de commissions consultatives de l'environnement devient de droit pour les aérodromes visés par le 3 de l'article 266 septies du code des douanes, à savoir ceux « recevant du trafic public pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes est supérieur à 20 000 ». Ces critères concernent les neuf aérodromes les plus importants : Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle, Nice-Côte d'Azur, Marseille-Provence, Toulouse-Blagnac, Mulhouse-Bâle, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg-Entzheim et Lyon-Satolas.

Rappelons qu'actuellement, la création de droit n'intervient qu'à l'initiative *des communes* concernées. La portée pratique de ces alinéas devrait cependant rester limitée, les neuf aéroports concernés étant déjà dotés d'une commission consultative de l'environnement. Pour l'instant, seul l'aérodrome de Nantes-Atlantique est susceptible d'être concerné par cette mesure à moyen terme, son trafic d'aéronefs de masse supérieure à 20 tonnes atteignant environ 16 850 mouvements annuels en 1997. L'adoption de cette disposition permettrait cependant d'être assuré du renouvellement des commissions des aérodromes visés ci-dessus, en cas de disparition des commissions actuelles.

L'article 2 de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'**urbanisme** au voisinage des aérodromes pose le principe d'une consultation de la commission « sur toute question d'importance relative aux incidences de l'exploitation sur les zones affectées *par les nuisances de bruit* ».

Le cinquième alinéa tend à renforcer le pouvoir des commissions consultatives de l'environnement en leur donnant la possibilité d'émettre, de leur propre initiative, des recommandations sur ces questions. Cette disposition, d'origine gouvernementale, a été complétée par le Sénat, qui a étendu le champ d'intervention de la commission. En effet, lorsque les neuf aéroports principaux sont concernés, il est prévu que les recommandations émises à l'initiative de la commission consultative de l'environnement sont alors transmises à l'autorité indépendante. Lors de l'examen de ces dispositions, la commission a adopté un amendement de M. Jean-Michel Marchand (amendement n° 28), défendu par M. Yves Cochet, tendant à étendre la consultation de la commission consultative de l'environnement aux questions relatives à l'aménagement des aérodromes. Puis elle a rejeté un amendement de M. François Asensi modifiant le titre de l'Autorité.

Cet alinéa étend également les pouvoirs de la commission à la coordination de la rédaction des engagements pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation de l'aérodrome, visant à maîtriser les nuisances sonores. *Sont principalement visées* par cette disposition les « chartes de qualité de l'environnement sonore », associant l'Etat, le **gestionnaire de l'aérodrome**, les compagnies aériennes, les élus locaux et les associations de riverains. Si ces chartes n'ont aucune valeur juridique, elles permettent néanmoins de formaliser les engagements des *différentes* parties et peuvent constituer un code de bonne conduite. Leur rédaction au sein de la commission consultative de l'environnement devrait permettre d'éviter tout engagement unilatéral des exploitants et gestionnaires, en assurant une concertation minimale entre les acteurs *concernés*. Sur ce point, la commission a examiné un amendement de M.

Jean-Michel Marchand, visant à permettre aux commissions consultatives de l'environnement d'assurer le suivi de ces chartes et de saisir l'Autorité en cas de non respect de ces dernières. Après avoir adopté un sous-amendement du rapporteur, relatif au titre de l'Autorité, la commission a adopté cet amendement ainsi modifié (amendement n° 29).

Après l'intervention de M. André Godin proposant de demander au ministre de rendre public le procès-verbal détaillé des réunions des commissions consultatives de l'environnement, la commission a rejeté un amendement de M. Jean-Michel Marchand, ayant pour objet de faire apparaître dans les avis de ces commissions la position détaillée de chacun de leurs membres, après l'intervention de M. Yves Cochet qui a insisté sur l'intérêt d'une telle disposition. Elle a également rejeté un amendement du même auteur, tendant à faire établir par ces commissions un rapport annuel, après que le rapporteur eut proposé de limiter cette disposition aux commissions consultatives de l'environnement des neuf principaux aérodromes.

Le rapporteur ayant signalé qu'il proposait un amendement tendant à rendre obligatoire la création d'un comité permanent au sein des commissions consultatives de l'environnement des neuf principaux aérodromes, un amendement de M. Jean-Michel Marchand visant à rendre cette création obligatoire pour tous les aérodromes a été retiré.

Le septième alinéa, d'origine gouvernementale, spécifie que les moyens de fonctionnement de la commission sont mis à sa disposition par l'exploitant de l'aérodrome. Cette disposition entérine la pratique actuelle, et n'en constitue qu'une simple formalisation. Ainsi, Aéroports de Paris assure le secrétariat de la commission consultative de l'environnement de Roissy et a participé à l'élaboration de sa charte de qualité de l'environnement sonore. Cette disposition concerne donc plus directement les petits aéroports pour lesquels il n'existe pas encore de commission ou qui viennent d'en constituer une. Elle permet d'éviter toute stratégie **de repli de la part des exploitants** concernés. Par ailleurs, cet alinéa précise que les conditions d'application de cette mesure sont prévues par le même décret en Conseil d'Etat qui doit définir la composition et *les règles* de fonctionnement des commissions consultatives d'aide aux riverains. Votre rapporteur *estime que sur* ce point, la rédaction de l'article est insuffisamment claire et peut donner lieu à des difficultés d'interprétation. En effet, il est fait référence par deux fois à un décret en Conseil d'Etat qui comporte des dispositions concernant à la fois les *commissions* consultatives d'aide aux riverains et les commissions consultatives de l'environnement. Sur ce point, la commission a adopté deux amendements du rapporteur, ayant pour objet de clarifier la rédaction de cet article en renvoyant l'ensemble de ses modalités d'application à un décret en Conseil d'Etat (amendements n° 30 et n° 31). Il serait souhaitable que le Gouvernement communique la teneur de ce décret au Parlement et s'engage à en soumettre l'avant-projet au Conseil national du bruit. La commission a ensuite rejeté un amendement devenu sans objet de M. Jean-Michel Marchand.

*Sur l'initiative du Sénat, le huitième alinéa précise que la commission se réunit au moins une fois par an. Cette disposition est judicieuse, car comme on l'a vu précédemment, la fréquence des réunions est assez aléatoire (la commission d'Orly ne s'est pas réunie depuis sept ans). La commission a rejeté un amendement de M. Jean-Michel Marchand tendant à élever la fréquence obligatoire des réunions des commissions consultatives de l'environnement à deux fois par an. En lui-même, le principe est louable, mais le seuil proposé est trop élevé. En effet, il est par ailleurs spécifié que la réunion de la commission est de droit lorsque la moitié de ses membres en fait la demande. Compte tenu de la*

*composition de la commission, il est probable que l'initiative des seuls riverains ne suffirait pas pour atteindre le seuil requis. Ainsi, la commission consultative de l'environnement d'Orly est composée de 56 titulaires, à savoir 23 élus, 4 représentants de syndicats du personnel, 10 représentants des usagers, 3 représentants des gestionnaires, 8 représentants de l'Etat et 8 représentants des associations de riverains. Il est clair qu'à eux seuls ces derniers ne pourraient provoquer de réunion de la commission. Tenant compte des observations du rapporteur, la commission a adopté un amendement de ce dernier, visant à abaisser le seuil requis pour provoquer une réunion des commissions consultatives de l'environnement à un tiers de leurs membres (amendement n° 32). Elle a rejeté un amendement de M. Jean-Michel Marchand, ayant pour **objet de permettre au comité permanent de provoquer une réunion de la commission consultative correspondante.***

Aux termes du neuvième alinéa, « la commission peut créer en son sein un comité permanent ». **Cette disposition** permet d'assurer une continuité des structures de concertation et un certain suivi des engagements relatifs à la maîtrise des nuisances sonores. Il est cependant nécessaire d'être assuré que le comité permanent ne privera pas de sa substance la commission consultative de l'environnement. Il doit en émaner et lui être subordonné. Il ne peut être question de mettre en place une institution plus restreinte, donc moins représentative et moins démocratique que la commission, si elle a pour objet de se substituer purement et simplement à cette dernière. La commission a donc adopté un amendement du rapporteur visant à assurer la représentativité du comité permanent (amendement n° 33). Puis elle a adopté un amendement du même auteur rendant la création du comité permanent de droit pour les commissions consultatives de l'environnement des aéroports les plus importants (amendement n° 34).

**Le dixième alinéa vise à intégrer les commissions consultatives d'aide aux riverains, mentionnées à l'article 19-II de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, au sein des commissions consultatives de l'environnement. Selon la loi précitée, les commissions consultatives d'aide aux riverains sont constituées sur les neuf principaux aéroports français visés par la taxe « bruit ». Elles sont composées de représentants de l'Etat, des collectivités locales intéressées, des exploitants d'aéronefs, des associations de riverains et du gestionnaire de l'aérodrome.**

Conformément à la loi relative à la lutte contre le bruit de 1992, une taxe, précédemment appelée *taxe d'atténuation* des nuisances sonores ou *taxe « bruit »* et désormais intégrée à la taxe générale sur les activités polluantes, est perçue sur les transporteurs aériens utilisateurs des aéroports remplissant les critères posés par le 3 de l'article 266 septies du code des douanes (en pratique, les neuf plus grands aéroports français, voir ci-dessus). Cette taxe est assise sur le nombre de décollages effectués et est fondée sur la masse de l'aéronef, son groupe acoustique, un taux unitaire exprimé en francs et l'heure de décollage. La gestion de la taxe a été confiée à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, établissement public sous la tutelle des ministres chargés de l'environnement, de la recherche et de l'industrie. Elle est destinée à couvrir les dépenses d'aide à l'insonorisation des logements des riverains d'aéroports visés par le 3 de l'article 266 septies du code des douanes.

C'est aux commissions consultatives d'aide aux riverains qu'il revient de se prononcer sur les dossiers de demande d'aide à l'insonorisation déposés par les riverains de ces aéroports. Ces aides sont accordées en vue de l'insonorisation des locaux affectés en tout ou partie au logement ; si cette insonorisation se révèle impossible, elles sont affectées au relogement ou au réaménagement des terrains. Dans tous les cas, n'y sont éligibles que les locaux situés en zones I, II ou III des plans de gêne sonore (voir ci-dessous). A Bordeaux, la commission consultative d'aide aux riverains est en cours de constitution. A Strasbourg et Mulhouse-Bâle, les commissions se sont réunies une fois en 1998 afin d'adopter leurs règlements intérieurs et de se prononcer sur le plan de gêne sonore. Ces aéroports sont entrés dans le dispositif d'aide aux riverains le 1er janvier 1998.

Les commissions consultatives d'aide aux riverains sont également consultées, en vertu de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, sur les projets de plans de gêne sonore, institués par l'article 19 de ladite loi. Aux termes du décret n° 94-236 du 18 mars 1994 relatif aux modalités d'établissement des plans de gêne sonore, ces derniers sont élaborés sous l'autorité du préfet du département concerné. Ils comportent trois zones délimitées par des courbes correspondant à des indices psophiques. Les zones I, II, III, qui correspondent à des niveaux de gêne sonore décroissants, sont établies sur la base du trafic estimé, des procédures de circulation aérienne et des infrastructures.

Des plans de gêne sonore ont été établis pour les aérodromes de Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle, Toulouse-Blagnac, Nice-Côte d'Azur, Lyon-Satolas et Marseille-Provence. Ils sont en cours de révision. Les plans de gêne sonore des aérodromes de Bordeaux, Strasbourg et Mulhouse-Bâle sont en cours d'élaboration.

Sur les aéroports de Nice et Marseille, 101 dossiers d'aide ont été retenus en 1997 par les commissions consultatives d'aide aux riverains. A Toulouse, la commission s'est réunie trois fois en 1997 et a approuvé 50 dossiers. Sur les aéroports parisiens d'Orly et de Charles-de-Gaulle, 672 dossiers ont été soumis aux commissions en 1998.

*Le projet de loi prévoit de constituer désormais les commissions consultatives d'aide aux riverains au sein des commissions **consultatives de l'**environnement. Une telle initiative a pour avantage de simplifier le paysage institutionnel en remédiant à la multiplication des commissions. Néanmoins, la question de leur statut vis-à-vis des commissions consultatives de l'environnement se pose. Il **conviendrait que les commissions consultatives d'aide aux riverains** constituent des sous-commissions au sein des commissions consultatives de l'environnement. Elles pourraient donc être considérées comme des collègues spécialisés dans l'étude des dossiers d'aide à l'insonorisation.*

Il conviendrait en outre d'attribuer au comité permanent les compétences des commissions consultatives d'aide aux riverains, afin de garantir une réelle activité de ces dernières. C'est pourquoi la commission a adopté un amendement du rapporteur tendant à intégrer au sein de ce comité les commissions consultatives d'aide aux riverains (amendement n° 35). Elle a par ailleurs adopté un amendement de M. Jean-Michel Marchand tendant à mettre en place une disposition transitoire pour faciliter l'intégration des commissions consultatives d'aide aux riverains dans les commissions consultatives de l'environnement (amendement n° 36).

Les onzième et douzième alinéas prévoient qu'un décret en Conseil d'Etat définira la composition et les règles de fonctionnement des commissions consultatives d'aide aux riverains. La teneur de ce décret n'est pas encore connue ; il est indispensable d'assurer aux associations de riverains une représentation plus importante que celle qui est la leur aujourd'hui dans ces commissions et dans les commissions consultatives de l'environnement. Sur ce point, la commission a examiné en discussion commune un amendement du rapporteur, **ayant pour objet de rééquilibrer la composition** des commissions consultatives de l'environnement, et un amendement de M. Jean-Michel Marchand, prévoyant que des représentants des associations de protection de l'environnement et du cadre de vie en font également partie. M. Yves Cochet a insisté sur la nécessité de garantir la participation de ces associations. Sur proposition du rapporteur, la commission a adopté un amendement établissant une synthèse de ces deux amendements et prévoyant que les commissions consultatives de l'environnement seront composées de la façon suivante :

- pour un tiers de leurs membres, de représentants des professions aéronautiques ;
- pour un tiers, de représentants des collectivités locales ;
- pour un tiers, de représentants des associations de riverains des **aérodromes et des associations de protection de l'environnement et du cadre de vie (amendement n° 37)**.

Elle a ensuite rejeté un *amendement devenu sans objet* de M. Jean-Michel Marchand, qui proposait de mettre en oeuvre les dispositions relatives aux commissions consultatives par arrêté.

La commission a adopté l'article 2 ainsi modifié.

### Article 3

(article L. 227-9 nouveau du code de l'aviation civile)

#### Limitation des nuisances sonores liées au trafic d'hélicoptères

Cet article propose une nouvelle rédaction de l'article 7 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Ledit article est en effet inapplicable du fait d'une erreur d'impression dans le Journal Officiel. Le texte, tel qu'il avait été voté, stipulait qu'étaient interdits dans les zones densément peuplées « les vols circulaires [d'hélicoptères] avec passagers sans escale ou avec escale touristique de moins d'une heure ». Le texte paru au Journal Officiel posait, quant à lui, le principe de l'interdiction des « vols circulaires avec passagers sans escale touristique de moins d'une heure ». Cette erreur de retranscription a donc conduit à ce que le texte promulgué ait un sens opposé à celui du texte voté. Par conséquent, le décret en Conseil d'Etat qui était prévu pour fixer les modalités d'application de l'article 7 de la loi précitée n'a jamais été pris.

Le projet de loi visait donc à rectifier cette erreur, en rétablissant le texte initialement voté. Le Sénat a complété les dispositions gouvernementales :

- il a tout d'abord codifié ces dispositions, en créant l'article L. 227-9 du code de l'aviation civile ;

- il a précisé le caractère sonore des nuisances résultant du trafic d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population que ces dispositions visaient à limiter ;

- il a substitué à la procédure d'interdiction des vols au départ ou à destination d'aérodromes situés dans des zones à forte densité de population celle d'un décret en Conseil d'Etat déterminant les limitations que le ministre *chargé* de l'aviation civile peut fixer au trafic d'hélicoptères. Comme dans le cadre du projet de loi, ces limitations visent les vols d'entraînement et les vols touristiques circulaires. Sont par **contre définis** les critères devant déterminer la décision de limitation. Il s'agit du nombre de mouvements, du niveau sonore, du type d'appareils et des procédures de décollage ou d'atterrissage. Une telle rédaction permet d'adapter le pouvoir de limitation du ministre en fonction des besoins de chaque plate-forme, tout en rectifiant l'erreur de retranscription qui rendait le texte initial inapplicable. Toutefois, le texte ainsi amendé par le Sénat est trop timide. Il abandonne le principe général d'interdiction de certains vols (d'entraînement, touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure), qui avait le mérite de la clarté.

*C'est pourquoi* la commission a adopté un amendement du rapporteur, retenant le principe d'interdiction des vols d'hélicoptères, proposé initialement par le Gouvernement, tout en l'étendant au survol des zones densément peuplées (amendement n° 38). La commission a donc rejeté un amendement similaire devenu sans objet de M. Jean-Michel Marchand.

Il est à noter que les associations de riverains de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux ont exprimé leur inquiétude en ce qui concerne l'avenir des arrêtés de limitation des mouvements d'hélicoptères sur cet héliport. En effet, ces arrêtés, en date du 29 décembre 1994, ont été pris sur la base de l'article 7 de la loi « bruit » du 31 décembre 1992. Toute modification de cet article remettrait donc en cause ces arrêtés. Il conviendrait donc que le Gouvernement s'engage à les maintenir ou à les reconduire.

La commission a adopté l'article 3 ainsi modifié.

#### *Article 4*

(article L. 147-3 du code de l'urbanisme)

### **Consultation de l'autorité indépendante lors de l'établissement d'un plan d'exposition au bruit**

Cet article vise à associer l'autorité indépendante à l'élaboration des plans d'exposition au bruit, cette association prenant la forme d'une consultation. Il propose une nouvelle rédaction du premier alinéa de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme qui définit la procédure d'élaboration de ces plans.

*C'est la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes qui a institué le plan d'exposition au bruit. L'article L. 147-3 du code de l'urbanisme dispose que pour l'application des prescriptions particulières aux zones de bruit des aéroports, un plan d'exposition au bruit (PEB) est établi par l'autorité administrative, à savoir le préfet du département. Ce plan définit et délimite, en fonction des prévisions de développement des activités aéronautiques, des zones de bruit qui tiennent compte de valeurs d'indice (indice psophique). Ils ont pour objet d'éviter l'installation de nouvelles populations dans ces zones.*

Le projet est soumis à enquête publique ; l'arrêté approuvant le PEB est pris par le préfet avec l'accord exprès des ministres concernés. Le plan figure alors en annexe du plan d'occupation des sols.

**Le plan d'exposition au bruit définit trois zones de bruit, chacune déterminée par des courbes isopsophiques « d'égale gêne ». Ces zones sont :**

- une zone A de bruit fort, où, selon les enquêtes, 70 % des riverains considèrent la gêne comme forte ;
- une zone B de bruit fort, où 50 % des riverains considèrent la gêne comme forte ;
- une zone C de bruit plus modéré, mais où la gêne est encore considérée comme sensible.

**Le PEB produit des effets sur les documents locaux de planification et sur les modes d'occupation des sols. Les schémas directeurs, les plans d'occupation des sols, les plans d'aménagement de zone doivent être compatibles avec les dispositions du plan d'exposition au bruit. Toute extension de l'urbanisation ou équipement public nouveau sont interdits dans l'emprise du PEB, s'ils ont pour effet d'exposer de nouvelles populations aux nuisances du bruit. En zone A et B, aucune construction**

**ne peut être autorisée, sauf celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique. Toutefois, des travaux de réhabilitation peuvent être menés sur les constructions existantes. En zone C, des exceptions au principe d'interdiction sont possibles dans des secteurs déjà urbanisés mais les constructions groupées ou les immeubles à usage collectif demeurent interdits.**

En l'état du droit existant (article L. 147-3 du code de l'urbanisme), ces plans sont établis par le préfet, après consultation des communes intéressées et de la commission consultative de l'environnement lorsqu'elle existe, pour les aérodromes mentionnés à l'article L. 147-2 du même code. Il s'agit des aérodromes classés en catégorie A, B et C selon le code de l'aviation civile, ainsi que des aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par arrêté du 28 mars 1988 des ministres chargés de la défense, de l'urbanisme, de l'aviation civile et de l'environnement. Le projet disposait que devait être en outre consultée l'Autorité indépendante. Le Sénat a repris cette disposition en l'amendant :

– la dénomination de l'autorité indépendante est modifiée par coordination. Le rapporteur souhaite d'ailleurs que soit adoptée l'appellation d'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ;

*– par ailleurs, le Sénat a précisé que l'autorité indépendante était consultée (pour les neuf aéroports les plus importants), après avoir recueilli l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée. Seule cette dernière est consultée en ce qui concerne les autres aéroports.*

La commission a rejeté un amendement de M. François Asensi, relatif au titre de l'**Autorité. Elle a ensuite adopté un amendement rédactionnel du rapporteur** (amendement n° 39), et rejeté en conséquence un amendement similaire de M. Jean-Michel Marchand.

#### **La commission a adopté l'article 4 ainsi modifié.**

Article additionnel après l'article 4

*(article L. 147-5 du code de l'urbanisme)*

Création d'une quatrième zone dans les plans d'exposition au bruit

*Le texte proposé par le Sénat pour l'article L. 147-8 du code de l'urbanisme tend à créer dans les faits une quatrième zone de plan d'exposition au bruit, mais qui aurait un objet strictement informatif. Suivant son rapporteur, la commission a adopté un amendement portant article additionnel après l'article 4, tendant à créer une véritable quatrième zone dans les plans d'exposition au bruit, à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique (amendement n° 40).*

Article additionnel après l'article 4

#### **(articles L. 147-7 et L. 147-8 [nouveaux] du code de l'urbanisme)**

Application anticipée des dispositions d'un plan d'exposition au bruit

La commission a adopté un amendement du rapporteur portant article additionnel après l'article 4, insérant deux articles (L. 147-7 et L. 147-8) dans le code de l'urbanisme pour tenir compte de la création d'une quatrième zone de plan d'exposition au bruit (zone D), lors de la révision ou de la création de ce plan (amendement n° 41). Cet amendement reprend par ailleurs les dispositions de transition proposées par le Sénat dans l'article 7 (nouveau), en prévoyant que le préfet peut délimiter les territoires pour lesquels s'appliquent par anticipation et pour une durée maximale de deux ans les dispositions relatives aux zones C et D

du plan, à savoir une inconstructibilité partielle ou des mesures d'isolation acoustique, lorsque le plan est en cours d'élaboration ou de révision (article L. 147-7 [nouveau] du code de l'urbanisme). L'article L. 147-8 [nouveau] du même code prévoit que les modalités d'application de ces dispositions seront fixées par décret en Conseil d'Etat.

*Article 5 (nouveau)*

**(article L. 147-7 [nouveau] du code de l'urbanisme)**

Protection et information préalable des riverains potentiels  
des aérodromes

*Cet article, comme les suivants, est d'origine sénatoriale. Il a pour objet d'insérer dans le code de l'urbanisme l'article L. 147-7 imposant au vendeur ou au bailleur d'un bien immobilier situé dans le périmètre d'un plan d'exposition au bruit, de stipuler de manière explicite dans le contrat de vente ou de location que le bien se trouve exposé à des nuisances sonores d'origine aérienne. La clause, ainsi insérée dans le contrat, doit préciser la zone où se trouve localisé le bien. A défaut d'une telle clause, l'acquéreur ou le locataire peut tenter une action en nullité de l'acte. Les mesures d'application de cet article sont renvoyées à un décret en Conseil d'Etat.*

Si le principe même d'information des riverains potentiels des aérodromes est louable, il est toutefois nécessaire de prendre en compte les effets pervers que l'adoption de cette disposition comporterait. L'insertion d'une telle clause dans les contrats de vente ou de location conduirait inévitablement à une forte baisse du prix des biens immobiliers, qui pénaliserait les riverains actuels. Le risque de dépréciation et finalement de paupérisation est réel et menace des zones déjà lourdement handicapées. Par ailleurs, les actes de mutation immobilière donnent lieu à un certificat d'urbanisme dans lequel le notaire est tenu de préciser que le bien immobilier est situé dans l'emprise d'un plan d'exposition au bruit, en application de l'article L. 147-6 du code de l'urbanisme. C'est pourquoi la commission a adopté un amendement supprimant l'article 5 (nouveau) (amendement n° 42).

Article 6 (nouveau)

(article L. 147-8 [nouveau] du code de l'urbanisme)

Protection et information préalable des riverains potentiels des aérodromes les plus importants

Cet article, également d'origine sénatoriale, a un objectif similaire à celui qui le précède. L'article L. 147-8 qu'il crée dans le code de l'urbanisme s'applique spécifiquement aux biens immobiliers situés au voisinage des neuf aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, à savoir ceux soumis à la taxe « bruit ». La procédure établie par l'article 5 est étendue à ces biens immobiliers, y compris ceux situés au-delà de la limite extérieure d'un plan d'exposition au bruit.

En effet, la limite extérieure d'un tel plan est généralement définie par une valeur d'indice *psophique* fixée au terme d'une **enquête publique** par le préfet, cette valeur étant comprise entre 84 et 72 (article R. 147-2 du code de l'urbanisme). L'article R. 147-3 du même code prévoit cependant qu'une modulation de l'indice *psophique* déterminant la limite extérieure du plan d'exposition au bruit est

possible, à l'intérieur d'une plage allant de la valeur 72 à la valeur 69 ; cela est en pratique équivalent à la création d'une quatrième zone de gêne sonore.

Comme il a été précisé dans le cadre de l'examen de l'article précédent, l'information supplémentaire demandée par l'article L. 147-8 nouveau du code de l'urbanisme proposé par le Sénat ne s'impose pas dans la pratique, du fait de la notification dans le certificat d'urbanisme précédant la vente de la localisation du bien dans une zone exposée au bruit. C'est pourquoi la commission a adopté un amendement du rapporteur supprimant l'article 6 (nouveau) (amendement n° 43).

#### Article 7 (nouveau)

(article L. 147-9 [nouveau] du code de l'urbanisme)

#### Extension des prescriptions urbanistiques dans les zones limitrophes d'un plan d'exposition au bruit et susceptibles d'y être incluses

#### lors de sa révision

Cet article vise à étendre **de manière temporaire** (pour une durée maximum de deux ans) les prescriptions contenues dans un plan d'exposition au bruit, lorsqu'il est en cours d'élaboration ou de révision, aux zones limitrophes mais qui sont incluses dans le projet de plan. C'est le préfet du département concerné qui décide de cette extension.

Cette disposition permet d'anticiper la mise en œuvre des contraintes urbanistiques s'exerçant en zone C d'un plan d'exposition au bruit (inconstructibilité *partielle*). Elle a *une visée préventive qu'il convient de promouvoir*, car elle prend en compte la relative longueur de la procédure de révision d'un plan (au **moins un an**). Cette disposition transitoire *ayant été* prise en compte par la commission lors de l'adoption d'un amendement portant article additionnel après l'article 4, cette dernière a adopté un amendement du rapporteur supprimant l'article 7 (nouveau) (amendement n° 44).

#### Article additionnel après l'article 7

Harmonisation des plans de gêne sonore et des plans d'exposition au bruit	<i>Texte du projet de loi</i>	<i>Texte adopté par le Sénat en première lecture</i>	<i>Propositions de la Commission</i>
<p>Le texte proposé par le Sénat pour l'article L. 147-8 du code de l'urbanisme tendait à créer dans les faits une quatrième zone de plan d'exposition au bruit, sans en tirer les conséquences qui s'imposaient en termes d'aide financière à l'isolation acoustique des locaux situés dans cette zone. Suivant son rapporteur, la commission a donc</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

**François Asensi  
proposant un intitulé  
différent.**

\*

\* \*

**La commission a  
adopté l'ensemble du  
projet de loi ainsi  
modifié et intitulé.**

\*

\* \*

En  
conséquence, la  
commission de la  
production et des  
échanges vous  
demande d'adopter le  
projet de loi (n°1399),  
*adopté par le Sénat,  
portant création de  
l'Autorité de  
régulation et de  
contrôle de  
l'environnement  
sonore aéroportuaire,  
modifié par les amen-  
dements figurant au ta-  
bleau comparatif  
ci-après.*

*TABLEAU  
COMPARATIF*

*Textes en  
vigueur*

	<p>Projet de loi portant création de l'Autorité de contrôle technique de l'environnement sonore aéroportuaire Projet de loi portant <u>création de l'Autorité de régulation et de contrôle de l'environnement sonore aéroportuaire</u> <u>Projet de loi portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (amendement n° 46)Article 1erArticle 1erArticle 1erIl est ajouté dans le titre II, du livre II du code de l'aviation civile (première partie : législative), un chapitre VII « Environne- ment des</u></p>	<p>(Alinéa sans modifi-cation)</p>	
--	--	--	--

	« CHAPITRE VII(Alinéa sans modification)	(Alinéa sans <u>modification</u> )	
	« <u>Environnement des aéroports</u> (Alinéa sans <u>modification</u> )(Alinéa sans modification)		
« Art. L. 227-1. - Il est institué une autorité administrative indépendante, dénommée Autorité de contrôle technique de l'environnement sonore aéro- portuaire, composée de sept <i>membres</i> :	« Art. L. 227-1. - En vue d'assurer la fiabilité des indices et instruments de mesure de la gêne sonore due au transport aérien et à l'activité aéroportuaire, de <i>garantir l'impartialité des informations diffusées à ce sujet, de permettre</i> l'adaptation de la réglementation aux besoins des populations concernées, de veiller au respect des engagements pris pour la maîtrise de la gêne sonore aéroportuaire et de favoriser la conciliation, il est institué, dans les six mois à compter de la <i>promul- gation de la présente loi, une autorité administrative indé- pendante, dénommée Auto- rité de régul ation et de contrôle de l'environnement sonore aéroportuaire, compo- sée de sept membres nommés en raison de leur compétence dans les domaines écono- mique, juridique ou tech- nique ou de leur connaissance en matière d'environnement, de santé humaine ou de transport aérien :</i> « Art. L. 227-1. - Il est institué, dans les six mois à compter de la promulgation de la présente loi, une autorité administrative indépendante dénommée Autorité de contrôle des nuisances sonores <i>aéropor- tuaires, composée de ...</i> (amendeme nt n° 6)		

... aérien :

<p>« 1° Un président nommé par décret pris en Conseil des ministres ;</p>	<p>« 1° Deux membres respectivement désignés par le président de l'Assemblée nationale et par le président du Sénat ;</p>	<p>« 1° Un président nommé par décret pris en Conseil des ministres ; celui-ci exerce ses fonctions à plein temps ;</p>	
	<p>« 2° Deux membres respectivement désignés par le président de l'Assemblée nationale et par le président du Sénat ;</p>	<p>« 2° Cinq membres, dont le président, nommés par décret du Président de la République, parmi lesquels : une personne compétente en matière d'acoustique et de gêne sonore, une personne compétente en matière de transport aérien, une personne compétente en matière de navigation aérienne et une personne compétente en matière de santé humaine. « 2° Deux membres respectivement désignés par le président de l'Assemblée nationale et par le président du Sénat ;</p>	
	<p>« 3° Deux personnes compétentes en matière d'acoustique et de gêne sonore ;</p>	<p>« 3° Supprimé</p>	<p>« 3° Une personne compétente en matière d'acoustique et de gêne sonore nommée par décret du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de l'environnement ;</p>
			<p>« 4° Une personne compétente en matière d'urbanisme nommée par décret du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de l'équipement ;</p>

		« 4° Deux personnes compétentes en matière d'aéronautique et de navigation aérienne.	« 4° Supprimé
« 5° Une personne compétente en matière d'aéronautique et de navigation aérienne nommée par décret du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile ;			« Les membres autres que le président sont nommés par décret du Premier ministre.
<i>Alinéa supprimé</i>	« 6° Une personne compétente en matière de santé publique nommée par décret du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de la santé. (amendement n° 7)	« Le mandat des membres de l'autorité est de six ans. Il n'est pas révocable. (Alinéa sans modification)(Alinéa sans modification)« Les membres autres que le président sont renouvelés par moitié tous les trois ans.	« Pour assurer un renouvellement par moitié de l'autorité, quatre ou trois membres sont nommés tous les trois ans, suivant que le mandat du président arrive ou non à échéance.
(Alinéa sans modification)			« Sauf démission, il ne peut être mis fin aux fonctions de membre qu'en cas d'empêchement constaté par l'autorité dans des conditions qu'elle définit.
<i>(Alinéa sans modification)</i>			
« Tout membre exerçant une activité ou détenant un mandat, un emploi ou des intérêts incompatibles avec sa fonction est déclaré démissionnaire d'office, après consultation de l'autorité, selon les formes requises pour sa nomination. (amendement n° 8)		« Si l'un des membres de l'autorité ne peut exercer son mandat jusqu'à son terme, le membre nommé pour le remplacer exerce ses fonctions pour la durée du mandat restant à courir.	« Si, en cours de mandat, le président ou un membre de l'autorité cesse d'exercer ses fonctions, le mandat de son successeur est limité à la période restant à courir.
(Alinéa sans modification)		« Le mandat des membres de l'autorité n'est pas renouvelable. Toutefois, cette règle n'est pas applicable aux membres dont le mandat, en application de l'alinéa ci-dessus, n'a pas excédé deux ans. (Alinéa sans	

		<p>« Les membres de l'autorité ne peuvent être nommés au-delà de l'âge de soixante-cinq ans.</p> <p>(Alinéa sans modification)« L'autorité ne peut délibérer que si quatre au moins de ses membres sont présents. Elle délibère à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.</p> <p>(Alinéa sans modification)« Le président et les <i>membres de l'autorité</i> reçoivent respectivement un traitement égal à celui afférent à la première et à la seconde des deux catégories supérieures des emplois de l'Etat classés hors échelle.</p> <p>« Les fonctions de président et de membre de l'autorité sont indemnisées dans des conditions fixées par arrêté ministériel.</p> <p><b>(amendement n° 10)</b></p>	
--	--	---	--

<p>« Art. L. 227-2. - La qualité de membre de l'autorité est incompatible avec l'exercice de tout mandat électif, de toute activité professionnelle publique ou privée et de toute responsabilité associative, donnant à son titulaire un intérêt direct ou indirect à l'activité des aéroports.</p>	<p>« Art. L. 227-2. - La qualité...  ... privée, de toute responsabilité associative donnant ...  ... des aéroports, ainsi qu'avec la détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise des secteurs aéronautique ou aéroportuaire.</p>	<p>« Art. L. 227-2. - La qualité...  ... privée et de toute responsabilité associative, donnant à son titulaire un intérêt direct ou indirect à l'activité des aéroports. Elle est également incompatible avec la détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise des secteurs aéronautique ou aéroportuaire.  (amendement n° 11)</p>	
	<p>« Art. L. 227-3. - L'Autorité de contrôle technique de l'environnement sonore aéroportuaire émet, à son initiative ou sur saisine du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre chargé de l'environnement, des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit, à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et à la limitation de leur impact sur l'environnement.</p>	<p>« Art. L. 227-3. - L'Autorité de régulation et de contrôle de l'environnement sonore aéroportuaire émet ...  ... civile ou du ministre chargé de l'environnement ou d'une commission consultative de l'environnement mentionnée à l'article 2 de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit et notamment à la définition des indices de mesure, à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire, et à la limitation de leur impact sur l'environnement. L'autorité prend connaissance des informations et propositions émises par l'ensemble des parties concernées par l'environnement sonore aéroportuaire.</p>	<p>« Art. L. 227-3. - L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires émet ...  (amendement n° 12)  ... civile, du ministre chargé de l'urbanisme et du ministre chargé de l'environnement ...  (amendement n° 13)  ... aérodromes ou d'une association agréée de protection de l'environnement définie à l'article L. 252-1 du code rural, des recommandations ...  (amendement n° 14)  ... définition d'indicateurs adéquats, à l'évaluation de la gêne sonore, à la maîtrise ...  (amendements nos 15 et 16)  ... l'environnement en particulier par les procédures de moindre bruit pour le décollage et l'atterrissage. L'autorité ... .. aéroportuaire.</p>

		« Elle est habilitée à saisir l'autorité administrative compétente de tout manquement aux règles fixées pour la protection de l'environnement des aérodromes, passible d'une sanction administrative.	« Elle est ...  ... de l'environnement sonore des aérodromes, passible d'une sanction administrative.
(Alinéa sans modification)		Code général des douanes  ..... .....	
		Art 266 septies. - <b>Le fait générateur</b> de la taxe mentionnée à l'article 266 sexies est constitué par :  ..... .....	
			3° Le décollage d'aéronefs sur les aérodromes recevant du trafic public pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes est supérieur à 20 000 ;
« Art. L. 227-4. - Pour les aérodromes visés à l'article 16 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, l'Autorité de contrôle technique de l'environnement sonore aéroportuaire :	« Art. L. 227-4. - Pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, l'Autorité de régulation et de contrôle de l'environnement sonore aéroportuaire :	« Art. L. 227-4. - Pour ...  ... l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires :  (amendement n° 12)	

<p>.....</p> <p>.....</p>		<p>« 1° Définit : « 1° (Alinéa sans modification)« 1° (Alinéa sans modification) - les indicateurs de mesure du bruit et de la gêne sonore ; (amendement n° 18)</p>	<p>- les niveaux sonore s admissibles ; (amendement n° 19)</p>
		<p>« - les prescriptions techniques applicab <b>les, en conformité a</b> vec les normes internationales, aux stations de mesure de bruit ; (Alinéa sans modifi-cation)(Alinéa sans modifi-cation)« - les prescriptions concernant le nombre et l'emplacement de ces stations pour chacun de ces aérodromes ; (Alinéa sans modifi-cation)(Alinéa sans modifi-cation)« - les prescriptions d'exploitation du réseau de stations. (Alinéa sans modifi-cation)(Alinéa sans modifi-cation)« Ces prescriptions sont, après homologation par arrêté des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile, publiées au Journal officiel de la République Française. La mise en place, l'entretien et le renouvellement de ces stations sont assurés par l'exploitant d'aérodrome ; « Ces prescrip tions ... ... l'exploitant de l'aérodrome ; « Ces indicateurs et prescriptions ...</p>	

	<p>« 2° S'assure du respect de ces prescriptions par l'exploitant de l'aérodrome. L'autorité peut mettre l'exploitant de l'aérodrome en demeure de respecter les obligations qui lui sont imposées en vertu du 1° du présent article dans un délai qu'elle fixe. Si à l'expiration de ce délai, elle constate que l'exploitant ne s'est pas conformé à la mise en demeure qui lui a été adressée, elle peut faire procéder elle-même aux travaux et réalisations nécessaires. Ces travaux sont effectués aux frais, risques et périls de l'exploitant ;</p>	<p>« 2° S'assure..</p> <p>... aux frais et sous la responsabilité de l'exploitant ;</p>	<p>« 2° S'assure..</p> <p>... l'aérodrome. En cas de manquement, l'autorité met l'exploitant ... (amendement n° 20)</p> <p>... elle fait ... procéder elle-même ... (amendement n° 21)</p> <p>... l'exploitant ;</p>
		<p>« 3° Etablit un programme de diffusion auprès du public, ou de toute personne physique ou morale qui en fait la demande, des informations sur le bruit dû au transport aérien, et en particulier des enregistrements qui proviennent des réseaux de mesure de bruit et veille à la mise en oeuvre de ce programme ;</p>	<p>« 3° Etablit un...</p> <p>... aérien et à l'activité aéroportuaire, et en particulier...</p> <p>... programme ;</p> <p>« 3° (Sans modification)« 4° S'assure, le cas échéant, de la fiabilité des conditions dans lesquelles ces informations ont été recueillies auprès des exploitants d'aérodromes et des transporteurs aériens ;</p> <p>« 4° (Sans modification)« 4° (Sans modification)</p>
			<p>« 4° bis</p> <p>S'assure des conditions dans lesquelles les personnes ont accès aux informations relatives aux plans d'exposition au bruit et aux plans de gêne sonore et émet des recommandations pour améliorer l'accès à ces</p>

		<p>« 7° Contrôle, à son initiative ou sur saisine de la commission consultative de l'environnement mentionnée à l'article 2 de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, le respect des engagements pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation de l'aérodrome en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores liées à cette exploitation.</p>	<p>« 7° Evalue, à son initiative ...</p> <p>...</p> <p>exploitation. Elle rend publics les résultats de cette évaluation ;</p>
<p>« 7° Contrôle, à son initiative ... (amendement n° 23)</p> <p>... résultats de ce contrôle ; (amendement n° 23)</p>			
<p>« 8° (nouveau) Peut être saisie, en cas de désaccord sur l'exécution des engagements visés au 7°, d'une demande de conciliation par l'une ou l'autre des parties, par la commission consultative de l'environnement mentionnée ci-dessus ou par le ministre chargé de l'aviation civile. Elle fait des propositions et favorise toute solution de conciliation.</p>	<p>« 8° Peut ...</p> <p>... mentionnée ci-dessus, par le ministre chargé de l'aviation civile ou par le ministre chargé de l'environnement. Elle fait ...</p> <p>... conciliation. (amendement n°24)</p>		
	<p>« 9° Sanctionne sur proposition de la</p>		

	<p>– aux procédures particulières de décollage et d'atterrissage en vue de limiter les nuisances sonores engendrées par cette phase de vol,</p>		
	<p>– aux règles relatives aux essais moteurs,  – aux valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser.  « Les manquements à ces mesures sont constatés par les fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13. Ces manquements font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que le montant maximum de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués à l'autorité. La personne concernée est invitée à présenter ses observations dans un délai d'un mois à compter de cette notification. Elle doit avoir connaissance de l'ensemble des éléments de son dossier. Elle doit pouvoir être entendue par la commission avant que celle-ci ne fasse sa proposition et se faire représenter ou assister par la personne de son choix.</p>		

	<p>A l'expiration du délai d'un mois mentionné à l'alinéa précédent, l'autorité saisit la Commission nationale de prévention des nuisances qui lui fait une proposition sur les suites à donner aux affaires dont elle a été saisie et sur le montant des amendes administratives. Ces amendes administratives sont prononcées par l'autorité <i>et ne peuvent excéder</i>, par manquement constaté, un montant de 10 000 F pour une personne physique et de 100 000 F pour une personne morale. <i>Elles font l'objet d'une décision motivée notifiée à la personne concernée. Elles sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction. Aucune amende ne peut être prononcée plus de deux ans après la constatation d'un manquement.</i></p> <p>(amende ment n° 25)</p>		
--	--	--	--

<p>« Art. L. 227-5. - Pour l'exercice de ses missions visées aux articles L. 227-3 et L. 227-4, l'Autorité de contrôle technique de l'environnement sonore aéroportuaire peut charger un <i>ou plusieurs de ses membres ou de ses agents, ou des experts qu'elle aura mandatés</i>, de procéder à des vérifications sur place ou de se faire communiquer tous renseignements et documents utiles à ses missions.</p>	<p>« Art. L. 227-5. - Pour l'exercice de ses missions visées au premier alinéa de l'article L. 227-3 et à l'article L. 227-4, l'Autorité de régulation et de contrôle de l'environnement sonore aéroportuaire peut charger ..  ... missions.</p>	<p>« Art. L. 227-5. - Pour l'exercice ...  ... l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires peut charger ..  (amendement n° 12)  ... missions.</p>	
	<p>« <b>Les autorités publiques</b>, les agents publics, les exploitants <b>d'aérodromes</b> et les transporteurs aériens ne peuvent s'opposer à l'action de l'autorité pour quelque motif que ce soit et doivent prendre toutes mesures utiles pour la faciliter.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)« Art. L. 227-6. - L'Autorité de contrôle technique de l'environnement sonore aéroportuaire établit chaque année un rapport rendant compte de son activité. Ce rapport est remis au Gouvernement et au Parlement. Il est rendu public.  « Art. L. 227-6. - L'Autorité de régulation et de contrôle de l'environnement sonore aéroportuaire établit ...  ... rendu public. Il est transmis aux commissions mentionnées à l'article 2 de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 précitée.</p>

<p>« Art. L. 227-6. - L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires établit ... (a mendement n° 12)</p> <p>... rendu public. (amendement n° 26)</p>			
<p>« L'autorité peut suggérer dans ce rapport toute modification législative ou réglementaire que lui paraissent appeler notamment les évolutions techniques et l'approfondissement des connaissances en matière de santé humaine. (Alinéa sans modification)</p>			<p>« Art. L. 227-7. - Les crédits nécessaires au fonctionnement de l'Autorité de contrôle technique de l'environnement sonore aéroportuaire sont inscrits au budget général de l'Etat sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile.</p>
<p>« Art. L. 227-7. - Les crédits nécessaires au fonctionnement de l'Autorité de régulation et de contrôle de l'environnement sonore aéroportuaire sont ...  ... civile.</p>	<p>« Art. L. 227-7. - Les crédits nécessaires au fonctionnement de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires sont ... (amendement n° 12)  ... civile.</p>		
<p>« Les dispositions de la loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne sont pas applicables à leur gestion.</p>	<p>(Alinéa sans modification)(Alinéa sans modification)</p>	<p>« Le président de l'autorité est ordonnateur des dépenses. Il présente les comptes de l'autorité au contrôle de la Cour des comptes.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>

<p>(Alinéa sans modification)</p>			<p>« Art. L. 227-8. - L'Autorité de contrôle technique de l'environnement sonore aéroportuaire dispose de services qui sont placés sous l'autorité de son président.</p>
<p>« Art. L. 227-8. - L'Autorité de <b>régulation et de contrôle de l'environnement sonore aéroportuaire</b> dispose ... ... <b>président.</b></p>	<p>« <b>Art. L. 227-8.</b> - L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires dispose ... (amendement n° 12) ... président.</p>		
<p>« L'autorité établit son règlement intérieur. (Alinéa sans modification)(Alinéa sans modification)« L'autorité peut employer des fonctionnaires en position d'activité dans les mêmes conditions que le ministère chargé de l'aviation civile. Elle peut recruter des agents contractuels. « L'autorité ...  position de détachement dans les mêmes ... (amendement n° 27)  ... contractuels.« Les personnels des services de l'autorité sont tenus au secret professionnel pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions. » (Alinéa sans modification)Article 2Article 2Article 2Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes  I.- L'article 2 de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aér</p>	<p>I- (Alinéa sans modification)</p>		<p>..... .....</p>

<p>- Le premier alinéa est complété par la phrase suivante :</p> <p>(Alinéa sans modification)(Alinéa sans modification)Art. 2.- 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.</p> <p>« La création est de droit, également, pour les aéroports mentionnés à l'article 16 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. »</p> <p>« La création...</p> <p>... mentionnés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes. » ;</p>		<p>La commission est consultée sur toute question d'importance relative aux incidences de l'exploitation sur les zones affectées par les nuisances de bruit.</p>	<p>– le deuxième alinéa est complété par la phrase suivante :</p> <p>« Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions. »</p>
--	--	--	---

<p>(Alinéa sans modification)</p>			
<p>– Le <b>deuxième alinéa</b> est complété par les trois phrases suivantes :</p> <p>« Elle peut ...</p> <p>... questions. Lorsque l'un des aéroports visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes est concerné, ces recommandations sont transmises à l'Autorité de régulation et de contrôle de l'environnement sonore aéroportuaire. La commission consultative de l'environnement coordonne, le cas échéant, la rédaction des documents écrits qui formalisent les engagements pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation de l'aéroport en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores liées à cette exploitation. » ;</p>	<p>– Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :</p> <p>« La commission est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aéroport qui pourrait avoir une incidence sur les zones affectées par le <b>bruit. Elle peut ...</b> (amendement n° 28)</p> <p>... exploitation. » ;</p>		

<p>- Il est inséré après le deuxième alinéa, trois alinéas nouveaux ainsi rédigés :</p>	<p>- Il est <i>inséré</i>, après le deuxième alinéa, quatre alinéas <b>ainsi rédigés</b> :</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	
	<p>Notamment pour les chartes de qualité de l'environnement sonore, elle assure le suivi de leur mise <i>en œuvre</i>. <i>Elle peut saisir l'</i>Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires <i>de toute question relative au respect de ces chartes et de toute demande d'étude ou d'expertise.</i> (amendement n° 29)</p>		
<p>« Les moyens de fonctionnement de la commission sont mis à sa disposition par l'exploitant de l'aérodrome dans les conditions prévues par le décret mentionné ci-après.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>« Les moyens ... ... l'aérodrome. (amendement n° 30)</p>	
		<p>« La commission se réunit au moins une fois par an. Sa réunion <i>est de droit lorsque la moitié de ses membres en fait la demande.</i></p>	<p>« La <i>commission ...</i> ... lorsque le tiers de ses membres en fait la demande. (amendement n° 32)</p>

		<p>« La commission peut créer en son sein un <b>comité permanent qui exerce</b> les compétences prévues au deuxième alinéa du présent article.</p>	<p>(Alinéa sans modification) La commission peut créer en son sein un comité permanent représentatif de sa propre composition et qui exerce ... ..</p> <p>article. La création de ce comité permanent est de droit pour les commissions consultatives de l'environnement des aéroports visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes. (amendements nos 33 et 34 )</p>
		<p>« La commission mentionnée au II de l'article 19 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit est constituée au sein de la commission consultative de l'environnement. »</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>« La commission ...</p> <p>... au sein du comité permanent de la commission consultative de l'environnement. Cette disposition sera mise en œuvre en fin de mandat de ces commissions. (amendements nos 35 et 36)</p>			

<p>– Les troisième à neuvième alinéas de l'article 2 de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes sont remplacés par quatre alinéas ainsi rédigés : Un décret en Conseil d'Etat fixe les règles de composition et de fonctionnement de cette commission <b>qui comprend notamment des</b> représentants :</p>			<p>« <b>Cette commission comprend :</b></p>
<p><b>- des associations de riverains de l'aérodrome ;</b></p>			<p>– pour un tiers de ses membres, des représentants des professions aéronautiques ;</p>
	<p>- des usagers et des personnels de l'aérodrome ;</p>		
<p>– pour un tiers, des représentants des collectivités locales ;</p>		<p>- du gestionnaire de l'aérodrome ;  - des communes concernées par le bruit de l'aérodrome ;</p>	
	<p>– pour un tiers, des représentants des associations de riverains de l'aérodrome et des associations de protection de l'environnement et du cadre de vie. » (amendement n° 37)</p>		<p>- des administrations concernées ; - et, sur la demande de ces collectivités, des représentants des conseils généraux et régionaux des départements et régions concernés.</p>
	<p>..... .....</p>		

			Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit
..... .....			
Art. 19 .- . . . . . . . . . . . . . .			
II. - Pour chaque aéro-drome concerné, il est insti-tué une commission qui est consultée sur le contenu du plan de gêne sonore <i>et sur l'ut</i> <i>ilisation</i> du produit de la <i>taxe destinée à</i> <i>atténuer</i> les nuisances subies par les riverains.			
Elle est <i>composée de</i> <i>représentants de</i> <i>l'Etat, des</i> <i>collectivités</i> <i>territoriales</i> <i>inté-ressées, des</i> <i>exploitants</i> <b>d'aé-ronefs, des</b> associations de riverains et du gestionnaire de l'aérodrome.			

	La composition et les règles de fonctionnement de cette commission sont définies par arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et des finances, du budget, des transports, de l'environnement et de l'intérieur.	<i>II.- Le troisième alinéa du II de l'article 19 de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit est remplacé par les dispositions suivantes : « La composition et les règles de fonctionnement de cette commission sont définies par décret en Conseil d'Etat. »</i>	II.- Le troisième alinéa ...  ... est ainsi rédigé : « La composition ...  ... Conseil d'Etat. »
II.- (Sans modification)		..... .....	
			III.- Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application du présent article. (amendement n° 31)
Article 3 Le premier alinéa de l'article 7 de la loi du 31 décembre 1992 précitée est remplacé par les dispositions suivantes : I.- Dans le code de l'aviation civile, après l'article L. 227-8, il est inséré un article L.227-9 ainsi rédigé : Le premier alinéa de l'article 7 de la loi du 31 décembre 1992 précitée est remplacé par les dispositions suivantes :		<i>Art. 7.- En vue de limiter les nuisances résultant du trafic d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population, il est interdit d'effectuer au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones des vols d'entraînement ainsi que des vols circulaires avec passagers sans escale touristique de moins d'une heure.</i>  A l'occasion des survols des agglomérations qui ne sont pas situées dans des zones à forte densité de population, les hélicoptères doivent se maintenir à une hauteur minimum au-dessus du sol.	« En vue de limiter les nuisances résultant du trafic d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population, il est interdit d'effectuer des vols d'entraînement au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ainsi que, au départ des mêmes aérodromes, des vols touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure. »

<p>« <i>Art. L. 227</i> -9.- <b>En vue de limiter</b> les nuisances sonores résultant du trafic d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population, un décret en Conseil d'Etat détermine les limitations, en termes notamment de nombre de mouvements, de niveau sonore, <b>de type</b> d'appareils ou de procédures de décollage ou d'atterrissage que peut fixer le ministre chargé de l'aviation civile au trafic des hélicoptères au <b>départ ou à destination</b> d'aérodromes situés dans ces zones et en particulier aux vols d'entraînement et aux vols touristiques circulaires.</p>	<p>« En vue de limiter les nuisances résultant du trafic d'hélicoptères dans les <i>zones à forte densité de population, il est interdit d'effectuer des vols</i> d'entraînement au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ainsi que, au-dessus des mêmes zones, des vols touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure. » (amendement n° 38)</p>		<p>Ces dispositions ne sont pas applicables aux transports sanitaires et aux missions urgentes de protection civile.</p>
	<p>II.- En conséquence, l'article 7 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 précitée est abrogé.</p>	<p>II.- Supprimé</p>	<p>Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application de cet article.</p>
			<p>..... .....</p>
			<p><i>Code de l'urbanisme</i> <i>Article 4</i></p>
<p><i>Article 4</i></p>	<p><i>Article 4</i></p>		<p>..... .....<i>Le premier alinéa de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :</i></p>
<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>		<p><i>Art. L. 147-3.-</i> Pour l'application des prescriptions édictées par le présent chapitre, 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'<b>article L 147-2.</b></p>

<p>« Pour l'application des <b>prescriptions édictées</b> par le présent chapitre, un plan d'exposition au bruit est établi pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 147-2. Ce plan est établi par l'autorité administrative, après consultation :</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	
	<p>« - des communes intéressées ;</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
		<p>« - de la commission consultative de l'environnement concernée lorsqu'elle existe ;</p>	<p>« - de l'Autorité de régulation et de contrôle de l'environnement sonore aéro-portuaire pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée lorsqu'elle existe ;</p>
<p>« - de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires pour les ... (amendement n° 12)</p> <p>... concernée ; (amendement n° 39)</p>			<p>« - de l'Autorité de contrôle technique de l'environnement sonore aéroportuaire pour les aérodromes visés à l'article 16 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. »</p>
<p>« - de la commission consultative de l'environnement concernée, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes. »</p>	<p>(Alinéa sans modification)</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>Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles il est établi et tenu à la disposition du public.</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><i>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 aéroports valent, dans l'attente de leur révision, plan d'exposition au bruit au titre de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985. Cette révision intervient selon les conditions fixées par le décret en Conseil d'Etat prévu au troisième alinéa du présent article.</i></p>
			<p>..... .....</p>
	<p>Article additionnel</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>L'article L. 147-5 du code de l'urbanisme est complété par un alinéa (4°) ainsi rédigé :</p>		<p>1° Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones à l'exception :</p>	
		<p>– de celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;</p>	

			<p>– 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 ;</p>
<p>– 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.</p>			<p>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.</p>

			<p>3° Dans les zones A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.</p>
		<p><b>« 4° Les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter une zone D à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 147-6. »</b></p> <p>(amendement n° 40)</p>	
		<p>Article additionnel</p>	
		<p>« Il est inséré, après l'article L.147-6 du code de l'urbanisme, deux articles L. 147-7 et L. 147-8 ainsi rédigés :</p>	
		<p>« Art. L. 147-7. - A compter de la décision d'élaborer ou de réviser un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de deux ans, les dispositions de l'article L. 147-5 concernant les zones C et D.</p>	
		<p>« Art. L. 147-8. - Un décret en Conseil d'Etat fixe, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent chapitre. »</p> <p>(amendement n° 41)</p>	

Article 5 (nouveau)	Article 5		
Il est inséré, dans le code de l'urbanisme, après l'article L. 147-6, un article L. 147-7 ainsi rédigé :	<b>Supprimé (amendement n° 42)</b>		
« Art. L. 147-7.- La promesse de vente d'immeuble, le contrat préliminaire de réservation d'immeuble, le contrat de vente d'immeuble ou d'immeuble à construire, le contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ou le contrat de location-accession à la propriété immobilière, ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit, comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien.			
A défaut, l'acquéreur ou le locataire peut intenter une action en nullité de l'acte.			
Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application du présent article. »			
	Article 6 (nouveau)	Article 6	
	Il est inséré, dans le code de l'urbanisme, après l'article L. 147-7, un article L. 147-8 ainsi rédigé :	Supprimé (amendement n° 43)	
		« Art. L. 147-8.- La promesse de vente d'immeuble, le contrat préliminaire de réservation d'immeuble, le contrat de vente d'immeuble ou d'immeuble à construire, le contrat de location d'im-	A défaut, l'acquéreur ou le locataire peut intenter une action en dommages et intérêts à l'encontre du vendeur ou du bailleur.

<p><i>La zone d'exposition au bruit visée ci-dessus est annexée au plan d'occupation des sols dans les mêmes conditions que le plan d'exposition au bruit.</i></p>			
	<p><i>Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application du présent article. »</i></p>		

Article 7 (**nouveau**) Article 7II est inséré, dans le code de l'urbanisme, après l'article L. 147-8, un article L. 147-9 ainsi rédigé :

*Supprimé*

*(amendement n° 44) « Art. L. 147-9.- Lors- qu'un plan d'exposition au bruit est en cours de révision ou d'élaboration, conformément aux dispositions du présent chapitre, et sans préjuger du périmètre qui sera finalement retenu pour le nouveau plan, le représentant de l'Etat dans le département peut, par arrêté préfectoral ou par arrêté pris conjointement avec les représentants de l'Etat concernés si plusieurs départements sont intéressés, étendre, pour une durée maximum de deux ans, les prescriptions applicables, en vertu de l'article L. 147-5, aux zones C du plan d'exposition au bruit aux zones qui, incluses dans le périmètre du projet de plan d'exposition au bruit, ne figurent pas au plan d'exposition au bruit en vigueur.*

*Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application du présent article. »*

..... **Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit**

..... **Article additionnel** Art. 19.- I.- Pour définir les riverains pouvant prétendre à l'aide, est institué, pour chaque aéroport mentionné au 3° de l'article 266 septies du code des douanes, un plan de gêne sonore, constatant la gêne réelle subie autour de ces aéroports, dont les modalités d'établissement et de révision sont définies par décret.

Dans le paragraphe I de l'article 19 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, après les mots : « un plan de gêne sonore », insérer les mots : « d'emprise identique à celle du plan d'exposition au bruit ».

**(amendement n° 45)**

.....

## ***Amendements non adoptés par la Commission***

### *Article 1er*

*(article L. 227-1 du code de l'aviation civile)*

*Amendement présenté par M. Jean-Michel Marchand :*

***Substituer au premier alinéa de cet article, les neuf alinéas suivants :***

*« Il est institué, dans les six mois à compter de la promulgation de la présente loi, une autorité administrative indépendante, dénommée Autorité de régulation et de contrôle de l'environnement sonore aéroportuaire, chargée, vis-à-vis de la gêne sonore due au transport aérien et à l'activité aéroportuaire :*

- d'adapter la réglementation applicable aux besoins des populations concernées,*
- d'émettre des avis lors de l'élaboration des projets de loi concernant son champ de compétence, sur lesquels elle doit être consultée,*
  
- de définir en concertation avec les commissions consultatives, les prescriptions destinées à la maîtrise de cette gêne et, si possible à sa diminution,*
  
- d'assurer la fiabilité et l'adéquation des indices et instruments de mesure,*
  
- de veiller au respect des réglementations et, en cas de non respect, de sanctionner,*
  
- de favoriser la conciliation,*
  
- de garantir l'impartialité des informations diffusées à ce sujet.*

***Elle est composée de sept membres nommés en raison de leur compétence dans les domaines économique, juridique ou technique ou de leur connaissance en matière d'environnement, de santé humaine ou d'aéronautique et navigation aérienne : ».***

*Amendements présentés par MM. François Asensi, Claude Billard et les commissaires membres du groupe communiste :*

- Au début du premier alinéa de cet article, substituer aux mots : « activité aéroportuaire », les mots : « activité aéronautique sur l'aérodrome ».***
  
- Dans le premier alinéa de cet article, substituer aux mots : « Autorité de régulation et », les mots : « Autorité indépendante ».*

*Amendements présentés par M. Jean-Michel Marchand :*

- Au troisième alinéa (2°) de cet article, substituer aux mots : « du Président de la République », les mots : « pris en Conseil des ministres ».*
  
- Après les mots : « en matière d'acoustique », rédiger ainsi la fin du troisième alinéa (2°) de cet article : « , une personne compétente en matière de gêne sonore, une personne compétente en matière d'aéronautique et de navigation aérienne et une personne compétente en matière de santé. ».*

- Compléter le septième alinéa de cet article par la phrase suivante : « Son successeur est remplacé dans un délai de deux mois. ».
- Après la première phrase de l'avant dernier alinéa de cet article, insérer la phrase suivante : « Dans le cas où elle n'a pu délibérer, la nouvelle réunion doit se tenir dans les trois semaines suivantes. ».
- Supprimer le dernier alinéa de cet article.

*Amendements présentés par MM. François Asensi, Claude Billard et les commissaires membres du groupe communiste :*

- Rédiger ainsi le dernier alinéa de cet article : « Le président et les membres de l'autorité reçoivent une indemnisation dont les conditions seront fixées par arrêté interministériel. ».
- Substituer au mot : « privée, », les mots : « privée et ».

*(article L. 227-2 du code de l'aviation civile)*

***Amendements présentés par M. Jean-Michel Marchand :***

- Dans cet article, après les mots : « à l'activité des aéroports, », insérer les mots : « à l'urbanisme, aux travaux publics ou à la construction, ».
- Compléter cet article par les mots : « , de l'urbanisme, des travaux publics ou de la construction. ».

*(article L. 227-3 du code de l'aviation civile)*

***Amendement présenté par MM. François Asensi, Claude Billard et les commissaires membres du groupe communiste :***

*Au début de la première phrase du premier alinéa de cet article, substituer aux mots : « Autorité de régulation et de contrôle », les mots : « Autorité indépendante de contrôle ».*

***Amendement présenté par M. Jean-Michel Marchand :***

*Dans la première phrase du premier alinéa de cet article, substituer au mot : « recommandations », le mot : « réglementations ».*

***Amendement présenté par MM. François Asensi, Claude Billard et les commissaires membres du groupe communiste :***

***A la fin de la première phrase du premier alinéa de cet article, substituer aux mots : « activité aéroportuaire », les mots : « activité aéronautique sur l'aérodrome ».***

***Amendement présenté par M. Jean-Michel Marchand :***  
Substituer au dernier alinéa de cet article les cinq alinéas suivants :

« Elle est habilitée à vérifier le respect des prescriptions et des réglementations qu'elle a édictées pour la protection de l'environnement sonore des aéroports et définies à l'article L. 227-1, L. 227-3 et L. 227-4. Le fait de ne pas respecter une décision de mise en demeure de se conformer à ces prescriptions et à ces réglementations est puni de :

– cent mille francs d'amende.

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal des infractions définies aux articles précédents. Les peines encourues par les personnes morales sont :

- les amendes selon l'article 131-38 du code pénal ;
  - les peines mentionnées au 8° et 9° de l'article 131-39 du code pénal. ».
- (article 227-4 du code de l'aviation civile)

Amendement présenté par MM. François Asensi, Claude Billard et les commissaires membres du groupe communiste :

Dans le premier alinéa de cet article, substituer aux mots : « Autorité de régulation et de contrôle », les mots : « Autorité indépendante de contrôle ».

Amendements présentés par M. Jean-Michel Marchand :

- *Après le deuxième alinéa (1°) de cet article, insérer l'alinéa suivant :*

« – les méthodes de mesure du bruit ; ».

- *Compléter la deuxième phrase du septième alinéa (2°) de cet article par les mots :*

« et qui ne peut être supérieur à 6 mois. ».

Amendement présenté par MM. François Asensi, Claude Billard et les commissaires membres du groupe communiste :

Dans le huitième alinéa (3°) de cet article, substituer aux mots : « activité aéroportuaire », les mots : « activité aéronautique sur l'aéroport ».

Amendements présentés par M. Jean-Michel Marchand :

- Dans le huitième alinéa (3°) de cet article, après les mots : « des réseaux de mesure de bruit », *insérer* les mots : « et d'une synthèse des plaintes comportant toute information relative à l'auteur de l'infraction, la date, l'heure, le lieu, le descriptif du traitement apporté et la sanction éventuelle. ».

- Rédiger ainsi le dixième alinéa (5°) de cet article :

« 5° Définit les bases de calcul et la méthode d'élaboration du plan de gêne sonore visé au II de l'article 19 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et du projet de plan d'exposition au bruit, vérifie leur application et leur modification au vu des réglementations qu'elle a édictées. Elle donne son avis sur les schémas directeurs locaux et régionaux pour s'assurer de la prise en compte dans ces documents du plan d'exposition au bruit et de leur compatibilité ; ».

- Rédiger ainsi le début du onzième alinéa (6°) de cet article : « Etablit les projets... » (Le reste sans changement).

Amendement présenté par MM. François Asensi, Claude Billard et les commissaires membres du groupe communiste :

Dans le dernier alinéa (8°) de cet article, après le mot : « désaccord », insérer le mot : « persistant ».

Amendement présenté par M. Jean-Michel Marchand :

Rédiger ainsi la deuxième phrase du dernier alinéa (8°) de cet article : « Elle formule des observations et, dans la mesure où ces engagements sont une application de la réglementation, met en demeure l'exploitant ou la compagnie aérienne de les respecter dans un délai de 6 mois. ».

(article L. 227-5 du code de l'aviation civile)

Amendement présenté par MM. François Asensi, Claude Billard et les commissaires membres du groupe communiste :

Dans le premier alinéa de cet article, substituer aux mots : « Autorité de régulation et de contrôle », les mots : « Autorité indépendante de contrôle ».

Amendement présenté par M. Jean-Michel Marchand :

Compléter le premier alinéa de cet article par la phrase suivante :

« Les infractions sont constatées par les fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13 du code de l'aviation civile. ».

(article L. 227-6 du code de l'aviation civile)

Amendement présenté par MM. François Asensi, Claude Billard et les commissaires membres du groupe communiste :

Au début de la première phrase du premier alinéa de cet article, substituer aux mots : « Autorité de régulation et de contrôle », les mots : « Autorité indépendante de contrôle ».

(article L. 227-7 du code de l'aviation civile)

Amendement présenté par MM. François Asensi, Claude Billard et les commissaires membres du groupe communiste :

Dans le premier alinéa de cet article, substituer aux mots : « Autorité de régulation et de contrôle », les mots : « Autorité indépendante de contrôle ».

(article L. 227-8 du code de l'aviation civile)

Amendement présenté par MM. François Asensi, Claude Billard et les commissaires membres du groupe communiste :

Au début du premier alinéa de cet article, substituer aux mots : « Autorité de régulation et de contrôle », les mots : « Autorité indépendante de contrôle ».

Article 2

Amendement présenté par MM. François Asensi, Claude Billard et les commissaires membres du groupe communiste :

Dans la deuxième phrase du cinquième alinéa du I de cet article, substituer aux mots : « Autorité de régulation et de contrôle », les mots : « Autorité indépendante de contrôle ».

Amendements présentés par M. Jean-Michel Marchand :

- Après le sixième alinéa de cet article, insérer l'alinéa suivant :  
« Les avis de la commission sont motivés et détaillent la position de chacun de ses membres : ils sont rendus publics. ».
- Après le sixième alinéa de cet article, insérer l'alinéa suivant :  
« La commission établit un rapport annuel rendant compte de son activité : ce rapport est rendu public. ».
- I.– Après le sixième alinéa de cet article, insérer l'alinéa suivant :  
« , La commission crée en son sein un comité permanent qui exerce les compétences prévues à l'alinéa 2 du présent article et à l'alinéa 3 du présent article modifié. ».
- II.– En conséquence, supprimer le neuvième alinéa de cet article.
- A la fin du septième alinéa de cet article, substituer aux mots : « le décret », les mots : « l'arrêté ».
- A la fin de la première phrase du huitième alinéa de cet article, substituer au mot : « une », le mot : « deux ».
- Compléter la fin du huitième alinéa de cet article par les mots : « ou le comité permanent ».
- A la fin du dernier alinéa du II de cet article, substituer aux mots : « par décret en Conseil d'Etat », les mots : « par arrêté ; toutefois, les dispositions applicables à la composition et aux règles de fonctionnement des commissions existantes, instituées en application du présent article, demeurent applicables jusqu'à l'expiration du mandat de leur président ».

Article 3

Amendement présenté par M. Jean-Michel Marchand :

Rédiger ainsi cet article :

« Le premier alinéa de l'article 7 de la loi du 31 décembre 1992 précitée est remplacé par les dispositions suivantes :

« En vue de limiter les nuisances résultant du trafic d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population, il est interdit d'effectuer des vols d'entraînement au départ ou à **destination d'aérodromes situés dans ces zones ainsi que, au départ des mêmes aérodromes, des vols touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure.** » » .

Article 4

Amendement présenté par MM. François Asensi, Claude Billard et les commissaires membres du groupe communiste :

Au début du quatrième alinéa de cet article, substituer aux mots : « Autorité de régulation et de contrôle », les mots : « Autorité indépendante de contrôle ».

Amendement présenté par M. Jean-Michel Marchand :

A la fin du quatrième alinéa de cet article, supprimer les mots : « concernée lorsqu'elle existe ».

Titre

Amendement présenté par MM. François Asensi, Claude Billard et les Commissaires membres du groupe communiste :

Rédiger ainsi le titre du projet de loi : « Projet de loi portant création de l'Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ».

## ANNEXES

- Annexe n° 1 :  
Lettre adressée à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement, par M. Jean-Pierre Blazy, député du Val d'Oise
- Annexe n° 2 :  
Copie de la réponse de M. le ministre de