

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

(106^e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

2^e Séance du Vendredi 14 Décembre 1984.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. RAYMOND DOUYÈRE

1. — **Versement destiné au transport en commun.** — Discussion, en deuxième lecture, d'un projet de loi (p. 6949).

M. Beaufils, rapporteur de la commission de la production.

M. Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.

Passage à la discussion de l'article unique.

Article unique (p. 6949).

Amendement n° 1 de la commission de la production : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 2 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Adoption de l'article unique modifié.

*Suspension et reprise de la séance (p. 6950).*2. — **Maîtrise d'ouvrage publique.** — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 6950).

Article 8 (p. 6950).

L'amendement n° 121 de M. Vuillaume n'est pas soutenu.

Adoption de l'article 8.

Article 9 (p. 6950).

Mme Horvath, M. Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.

Amendement n° 47 de M. Rigaud : MM. Rigaud, Malandain, rapporteur de la commission de la production ; le ministre. — Rejet.

Amendement n° 122 de M. Vuillaume : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 30 rectifié de la commission, avec le sous-amendement n° 123 de M. Vuillaume : MM. le rapporteur, le ministre, Vuillaume. — Rejet du sous-amendement ; adoption de l'amendement modifié.

L'amendement n° 124 de M. Vuillaume n'a plus d'objet.

Amendement n° 73 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 74 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 125 de M. Vuillaume : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Adoption de l'article 9 modifié.

Article 10 (p. 6953).

Amendements de suppression n° 48 de M. Rigaud et 126 de M. Vuillaume : MM. Rigaud, Vuillaume, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 31 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 32 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 33 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 34 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Adoption de l'article 10 modifié.

Article 11 (p. 6953).

Amendements de suppression n° 49 de M. Rigaud et 127 de M. Vuillaume : MM. Rigaud, Cousté, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 122 de M. Vuillaume : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 35 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

L'amendement n° 3 de M. Jean-Louis Masson n'est pas soutenu.

Amendement n° 75 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 36 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 129 de M. Vuillaume : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre. — Retrait.

Amendement n° 37 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

MM. Cousté, le ministre.

Adoption de l'article 11 modifié.

Article 12 (p. 6955).

Amendements de suppression n° 50 de M. Rigaud et 130 de M. Vuillaume : MM. Rigaud, Vuillaume, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 38 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 76 de M. Durupt : M. le rapporteur. — Adoption.

L'amendement n° 131 de M. Vuillaume n'a plus d'objet.

Amendements identiques n° 39 de la commission et 140 rectifié de M. Paul Choma : MM. le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 77 de M. Durupt : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

M. le rapporteur.

Adoption de l'article 12 modifié.

Article 13 (p. 6956).

Amendements de suppression n° 51 de M. Rigaud et 132 de M. Vuillaume : MM. Rigaud, Vuillaume, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Adoption de l'article 13.

Article 14 (p. 6957).

Amendements de suppression n° 52 de M. Rigaud et 133 de M. Vuillaume : MM. Rigaud, Vuillaume, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Adoption de l'article 14.

Article 15 (p. 6957).

Amendement de suppression n° 53 de M. Rigaud : MM. Rigaud, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 134 de M. Vuillaume : M. Vuillaume. — Retrait.

Adoption de l'article 15.

Article 16 (p. 6957).

Amendement n° 40 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption de l'amendement n° 40 modifié, qui devient l'article 16.

Article 17 (p. 6958).

M. Rigaud.

Amendement n° 54 de M. Rigaud : MM. Rigaud, le rapporteur.

Amendement n° 41 de la commission, avec les sous-amendements n° 150 du Gouvernement, 78 de M. Durupt et 141 de M. Paul Chomat : MM. le rapporteur, le ministre. — Rejet de l'amendement n° 54.

Le sous-amendement n° 78 n'est pas soutenu.

Mme Horvath, MM. le rapporteur, le ministre. — Retrait du sous-amendement n° 141 ; adoption du sous-amendement n° 150 et de l'amendement n° 41 modifié.

Amendement n° 42 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Adoption de l'article 17 modifié.

Article 18 (p. 6959).

Amendement n° 151 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article 18 modifié.

Article 19. — Adoption (p. 6960).

Article 20 (p. 6960).

Amendement n° 43 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Adoption de l'article 20 modifié.

Vote sur l'ensemble (p. 6960).

Explications de vote :

M. Vuillaume,

M^{me} Horvath,

M. le ministre.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

Suspension et reprise de la séance (p. 6961).

3. — **Urbanisme au voisinage des aérodromes.** — Discussion d'un projet de loi (p. 6961).

M. Le Baill, rapporteur de la commission de la production.

M. Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.

Discussion générale :

M. Nungesser,

M^{me} Nevoux,

MM. Mercieca,

Fourré.

Clôture de la discussion générale.

M. le ministre.

Passage à la discussion de l'article unique.

Article unique (p. 6966).

MM. Mercieca, le ministre.

ARTICLE L. 147-1 DU CODE DE L'URBANISME (p. 6969).

Amendement n° 1 de la commission de la production : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 2 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

ARTICLE L. 147-2 DU CODE DE L'URBANISME (p. 6970).

Amendement n° 3 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 14 de M. Mercieca : MM. Mercieca, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

APRÈS L'ARTICLE L. 147-2 DU CODE DE L'URBANISME (p. 6970).

Amendement n° 13 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Rejet.

ARTICLE L. 147-3 DU CODE DE L'URBANISME (p. 6971).

Amendement n° 27 de M. Nungesser : MM. Cousté, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 4 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption de l'amendement n° 4 rectifié.

Amendement n° 5 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 6 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre, Mercieca. — Adoption.

Amendement n° 7 de la commission, avec le sous-amendement n° 25 du Gouvernement, et amendement n° 17 de M. Mercieca : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption du sous-amendement et de l'amendement n° 7 modifié ; l'amendement n° 17 n'a plus d'objet.

Amendement n° 16 de M. Mercieca : MM. Mercieca, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

ARTICLE L. 147-4 DU CODE DE L'URBANISME (p. 6973).

Amendement n° 18 de M. Mercieca : MM. Mercieca, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 28 de M. Nungesser : MM. Cousté, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 19 de M. Mercieca : MM. Mercieca, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 20 de M. Mercieca : MM. Mercieca, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 8 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

ARTICLE L. 147-5 DU CODE DE L'URBANISME (p. 6974).

Amendement n° 9 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 10 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 21 de M. Mercieca : MM. Mercieca, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 29 de M. Nungesser : MM. Cousté, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 22 de M. Paul Chomat : MM. Mercieca, le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 23 de M. Mercieca : MM. Mercieca, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 24 de M. Mercieca : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

ARTICLE L. 147-6 DU CODE DE L'URBANISME (p. 6976).

Amendement n° 11 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 12 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Adoption de l'article unique modifié.

Après l'article unique (p. 6976).

Amendement n° 26 du Gouvernement, avec le sous-amendement n° 30 de M. Le Bail. — Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Explications de vote :

MM. Cousté,

Mercieca,

M^{me} Nevoux,

M. le ministre.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

4. — **Ordre du jour** (p. 6976).

PRESIDENCE DE M. RAYMOND DOUYERE,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

VERSEMENT DESTINÉ AU TRANSPORT EN COMMUN

Discussion, en deuxième lecture, d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, en deuxième lecture, du projet de loi relatif à la réglementation du versement destiné au transport en commun (n° 2504, 2520).

La parole est à M. Beaufils, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Jean Beaufils, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, mes chers collègues, le Sénat a adopté le projet de loi sur la réglementation du versement transport en l'assortissant de plusieurs amendements dont un en limite la portée et en dénature la signification.

En première lecture, notre assemblée avait adopté sans modification le projet de loi qui tendait à mentionner expressément dans l'article L. 233-64 du code des communes l'exigence de la gratuité. Elle avait été sensible au fait que la décision du Conseil d'Etat risquait de conduire de nombreuses entreprises à demander le remboursement du versement transport, mettant ainsi en péril un certain nombre de réseaux.

Le Sénat n'a pas eu la même approche du projet.

Il a émis un avis contraire au nôtre quant à l'interprétation de l'intention des législateurs de 1973. S'il est vrai que cette intention n'est pas très claire, il ne me semble pas juste de dire, comme le fait le Sénat, que la notion de transport intégral n'implique pas celle de gratuité. Nous avions, au contraire, émis l'idée que les notions de transport intégral et de gratuité allaient ensemble. C'est d'ailleurs l'interprétation qui a prévalu avant la décision du Conseil d'Etat ; elle ressort notamment des circulaires d'application et de plusieurs arrêts de tribunaux administratifs.

Le Sénat a par ailleurs considéré que ce texte aggravait les charges des entreprises. Cela n'est pas juste. Le texte ne fait qu'entériner une pratique quasi générale : les entreprises qui ont demandé le remboursement du versement transport, alors qu'elles assuraient le transport payant, sont très peu nombreuses. Le vote du projet ne changera donc rien à la situation actuelle des entreprises.

Ces arguments du Sénat auraient dû l'amener à refuser le texte, mais, ne pouvant rester insensible à l'avenir du financement des transports en commun, il a choisi une voie moyenne en précisant que le remboursement du versement transport ne pourrait être obtenu que si la participation des salariés n'excédait pas 25 p. 100 du prix de revient du transport.

Cette disposition change l'objectif du texte proposé, qui n'est plus de nature à pallier les conséquences financières que pourrait avoir la décision du Conseil d'Etat pour les autorités organi-

satrices de transport. Le texte du Sénat imposerait par ailleurs une contrainte nouvelle aux entreprises dans le domaine comptable.

La commission de la production et des échanges, fidèle à la position qu'elle avait prise en première lecture, estime que le financement des transports collectifs doit être prioritairement assuré, que la solution proposée par le Sénat dénature le projet et risquerait de mener à de redoutables difficultés d'application. Pour en revenir au texte dans sa rédaction de la première lecture, la commission présentera deux amendements qu'elle vous demandera d'adopter.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.

M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Mesdames, messieurs, je tiens d'abord à remercier M. le rapporteur de son intervention. Ainsi qu'il l'a rappelé, vient aujourd'hui devant vous en deuxième lecture le projet de loi relatif à la réglementation du versement destiné au transport en commun, texte que votre assemblée avait adopté en première lecture mais que le Sénat a modifié.

Le Gouvernement n'entend pas bouleverser le système actuel en précisant que la gratuité du transport du personnel est une condition du droit à remboursement du versement transport.

Il vous propose simplement de mettre en harmonie le droit avec la pratique dans les agglomérations situées hors de la région de l'Île-de-France ce qui, bien évidemment, ne crée aucune charge pour les entreprises.

Le Gouvernement souhaite ainsi préserver l'avenir du financement des transports collectifs urbains.

C'est la raison pour laquelle, mesdames, messieurs les députés, je vous demande, comme l'a fait M. le rapporteur, de revenir au texte initial du Gouvernement adopté conforme par l'Assemblée en première lecture.

M. le président. Personne ne demande la parole dans la discussion générale ?...

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi pour lequel les deux assemblées du Parlement n'ont pu parvenir à un texte identique est de droit dans le texte du Sénat.

Je rappelle qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

Article unique.

M. le président. « Article unique. — Le 1^{er} de l'article L. 233-64 du code des communes est ainsi rédigé :

« 1^{er} Aux employeurs qui justifient avoir assuré le logement permanent sur les lieux du travail ou effectué intégralement le transport collectif de tous leurs salariés, ou de certains d'entre eux au prorata des effectifs transportés ou logés par rapport à l'effectif total ; cependant, le remboursement ne peut être obtenu si la participation financière demandée aux salariés excède 25 p. 100 du prix de revient du transport ; ».

M. Beaufils, rapporteur, a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'article unique, après le mot : « intégralement », insérer les mots : « et à titre gratuit ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Beaufils, rapporteur. Il s'agit de revenir au texte adopté en première lecture par l'Assemblée nationale.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. D'accord !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Beaufils, rapporteur, a présenté un amendement, n° 2, ainsi rédigé :

« Supprimer la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article unique. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Beaufils, rapporteur. Cette suppression tend également à en revenir au texte adopté en première lecture par l'Assemblée.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. D'accord !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'article unique du projet de loi, modifié par les amendements adoptés.
(L'article unique du projet de loi, ainsi modifié, est adopté.)

Suspension et reprise de la séance.

M. le président. La séance est suspendue pour quelques minutes.
(La séance, suspendue à quinze heures dix, est reprise à quinze heures vingt.)

M. le président. La séance est reprise.

— 2 —

MAITRISE D'OUVRAGE PUBLIQUE

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi relatif à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée (n° 2265, 2481).

Mercredi soir, l'Assemblée a commencé l'examen des articles et s'est arrêtée à l'article 8.

Article 8.

M. le président. « Art. 8. — La mission de maîtrise d'œuvre donne lieu à une rémunération forfaitaire fixée contractuellement. Le montant de cette rémunération tient compte de l'étendue de la mission, de son degré de complexité et du coût prévisionnel des travaux »

MM. Vuillaume, Pinte, Bourg-Broc, Goasduff, Raynal, Emmanuel Aubert et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement, n° 121, ainsi rédigé :

« A la fin de la première phrase de l'article 8, substituer aux mots : « forfaitaire exprimée contractuellement », les mots : « fixée par contrat ».

Cet amendement n'est pas défendu.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 8.

(L'article 8 est adopté.)

Article 9.

M. le président. « Art. 9. — Pour la détermination et la rémunération des missions des maîtres d'œuvre privés, des accords nationaux sont négociés dans les conditions prévues aux articles ci-après en vue de fixer, pour chaque catégorie d'ouvrages à définir par ces accords et suivant qu'il s'agit d'opérations de construction neuve ou d'opérations de réutilisation et de réhabilitation :

« 1° le contenu détaillé des éléments des missions de maîtrise d'œuvre ainsi que le contenu de la mission de base pour les ouvrages de bâtiment ;

« 2° le mode de calcul des rémunérations des éléments de ces missions de maîtrise d'œuvre et les conséquences de la méconnaissance par le maître d'œuvre de l'engagement sur un coût prévisionnel des travaux qu'il a pu souscrire ;

« 3° les modalités d'indemnisation des concurrents ayant participé à un concours d'architecture et d'ingénierie. »

La parole est à Mme Horvath, inscrite sur l'article.

Mme Adrienne Horvath. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, mes chers collègues, par cet article, nous abordons le système des accords nationaux qui détermineront le contenu des missions de maîtrise d'œuvre, leurs rémunérations ainsi que l'indemnisation des concurrents non retenus ayant participé à un concours d'architecture et d'ingénierie.

Nous apprécions positivement le principe de négociation posé par les articles 9, 10, 11 et 12, qui rompt avec la rigidité et le caractère impératif des textes de 1973.

Toutefois, il ne nous semble pas que les entreprises puissent intervenir à ce niveau de la même manière que les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre, car les sphères d'activité des

uns et des autres sont de nature différente. Certes, le rôle des entreprises n'est pas à nier ni même à sous-estimer. Leurs connaissances techniques, les innovations dont elles font preuve justifient des rapports étroits avec le maître d'œuvre. Mais ce rapprochement doit s'opérer, à notre sens, au stade de la construction et non pas de la conception. D'autant que l'article 17 du projet de loi prévoit expressément les opérations à technicité particulière.

Dès lors, nous ne pensons pas devoir associer les entreprises à la détermination des éléments détaillés des missions de maîtrise d'œuvre et du contenu de la mission de base pour ne pas renforcer la position déjà dominante des plus grandes entreprises.

A ce sujet, je vous demande de nous indiquer, monsieur le ministre, comment sera déterminée la représentation des collèges de maîtrise d'œuvre prévue à l'article 11. L'ordre des architectes sera-t-il prépondérant, ou la plus large place sera-t-elle faite aux organisations syndicales dont se sont dotées les professions libérales concernées ?

De même, comment assurerez-vous l'égalité de représentation entre les entreprises générales, celles de second œuvre et les entreprises artisanales ?

Il y va de la crédibilité des négociations instituées. C'est pourquoi je souhaiterais une réponse précise sur ce point.

Pour en revenir plus précisément à l'article 9, je conclurai en indiquant qu'autant nous sommes favorables au rapprochement et au travail conjoint des maîtres d'œuvre et des entreprises, autant nous ne croyons pas devoir autoriser ces dernières à élaborer des missions qui ne concernent que les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre. C'est pourquoi nous proposerons de supprimer la possibilité de vote offerte au collège des entreprises, tout en reconnaissant que son aspect consultatif est une chose positive.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.

M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Je veux rassurer Mme Horvath.

Comme elle connaît le texte, elle sait que la composition des collèges sera déterminée par décret en Conseil d'Etat. Sans anticiper sur le contenu de ce texte réglementaire, je peux lui garantir qu'il prévoira une représentation équitale des architectes et les autres maîtres d'œuvre, pour ce qui concerne cette catégorie, et des entreprises, qu'elles soient petites ou grandes.

J'ai eu l'occasion, avant-hier, au début du débat sur ce texte, de m'expliquer assez longuement sur la nécessité, d'une part, que les entreprises soient parties prenantes à la négociation et, d'autre part, que les petites entreprises ne soient pas écrasées par les plus grandes, contrairement à la crainte qu'ont exprimée certains. Je veillerai personnellement à ce que le décret garantisse explicitement cet équilibre.

M. le président. M. Rigaud a présenté un amendement, n° 47, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 9 :

« Le détail des missions de maîtrise d'œuvre et leur rémunération, ainsi que les modalités d'indemnisation des concurrents ayant participé à un concours d'architecture et d'ingénierie, seront fixés par un décret en Conseil d'Etat qui devra paraître dans les six mois à compter de la publication de la présente loi et après consultation des organisations professionnelles de la maîtrise d'œuvre. »

La parole est à M. Rigaud.

M. Jean Rigaud. Monsieur le ministre, vous ne m'avez pas tout à fait convaincu : l'article 9 est trop flou et laisse planer beaucoup d'incertitudes.

La négociation, que vous envisagez, devrait s'engager entre les maîtres d'ouvrage, qui sont les payeurs, et les responsables de la maîtrise d'œuvre. Par notre amendement, nous demandons une nouvelle rédaction de cet article 9, car nous ne voyons pas comment cette négociation pourra être menée et comment elle pourra aboutir.

En effet, dans le troisième des trois collèges, les entreprises peuvent être considérées comme juges et parties, ce qui ne nous paraît pas très sain.

En outre, vous avez déclaré mercredi soir que si l'on n'aboutissait pas à des accords nationaux, il faudrait bien arbitrer. Je n'ai pas l'impression que cela puisse se terminer autrement, et je vois dans ces négociations une certaine hypocrisie.

J'ajoute que M. Millier avait déjà amorcé la révision de la grille des rémunérations et des missions figurant dans le décret de 1973. Une remise à jour de cette grille, grâce à une concer-

tation avec les parties prenantes intéressées, serait sans aucun doute beaucoup plus efficace et permettrait au Conseil d'Etat de prendre son décret le plus rapidement possible.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Guy Malandain, rapporteur de la commission de la production et des échanges. L'article 9 est le plus novateur et le plus intéressant du projet de loi. En présentant mon rapport, j'ai indiqué que deux solutions étaient possibles et que celle proposée par le texte dont nous discutons était la meilleure.

La première solution aurait été de faire comme en 1973, c'est-à-dire de donner une définition très technique, très autoritaire de chaque mission, de chaque rémunération ; en fait, de fixer avec précision la marche à suivre par les maîtres d'ouvrage, les entreprises et les maîtres d'œuvre.

L'autre solution — celle qui a été retenue — consiste à demander aux différents partenaires de l'acte de construire de se réunir pour négocier. Si les négociations aboutissent, des décrets en Conseil d'Etat en ratifient les résultats ; si elles échouent, les pouvoirs publics prennent alors une décision après avoir constaté que les partenaires de l'acte de construire sont incapables de se mettre d'accord sur une partie de leur travail commun puisque le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et les entreprises se retrouvent forcément dans la réalisation d'un ouvrage.

Je remarque d'ailleurs que l'on emploie des arguments contradictoires au sujet de ces négociations. C'est ainsi que j'ai reçu un texte rédigé par des représentants de la maîtrise d'œuvre. Certes, chacun peut écrire ce qu'il veut, mais à condition de faire preuve d'une certaine cohérence. Jugez-en plutôt. On commence par nous dire que la « définition du contenu de la mission fondamentale du maître d'œuvre et des modalités de sa rémunération est repoussée à des négociations incertaines et inacceptables », et puis, deux lignes plus loin, on ajoute qu'« à l'heure de la décentralisation et du transfert des responsabilités un dirigisme étatique et ses risques d'arbitraire sont reconduits et organisés ».

En tant que rapporteur, je le dis nettement : il faut choisir entre ces deux arguments contradictoires.

Revenons à l'amendement de M. Rigaud. Le Gouvernement a choisi de favoriser la négociation. Nous en discuterons les modalités, mais ce choix est excellent. L'Assemblée s'honorait en le maintenant.

Monsieur le ministre, je vous remercie de l'explication que vous venez de donner sur la composition des délégations représentant chacun des partenaires. J'avais l'intention de vous interroger sur ce sujet à l'occasion de l'article 15. Vos précisions répondent bien aux questions posées en commission et excellentement reprises, il y a quelques instants, par Mme Horvath. Nous sommes rassurés quant à l'équité des critères de la représentation qui seront retenus pour les différentes négociations.

Si nous voulons que les partenaires négocient, il faut, comme l'a fait la commission, repousser l'amendement de M. Rigaud qui propose le retour au décret, donc à la méthode de 1973, et va à l'encontre de la stratégie définie dans cette partie du projet de loi.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. L'amendement de M. Rigaud revient en fait, comme il l'a fort bien exprimé, à supprimer le principe de la négociation entre les partenaires de l'acte de construire et à donner délégation à l'Etat, après consultation des seules organisations professionnelles de la maîtrise d'œuvre — j'y reviendrai dans un instant — pour édicter les règles qui régiront les rapports entre ces partenaires.

Pour ma part, je répète qu'il me paraît essentiel que les partenaires puissent eux-mêmes fixer d'un commun accord les dispositions qui s'imposeront à eux. C'est la garantie de la meilleure adaptation possible de ces dispositions à la réalité de leur rôle et de leurs responsabilités respectives. C'est aussi la garantie d'une plus grande souplesse puisque les accords peuvent être périodiquement renégociés pour que les règles soient, si nécessaire — et cela le sera probablement — actualisées.

Il me semble, par ailleurs, peu justifiable que seule une catégorie de partenaires, à savoir les maîtres d'œuvre, soit consultée. Pourquoi ne pas consulter les maîtres d'ouvrage ? Pourquoi ne pas consulter les entreprises ? Pourquoi ne pas les associer à la décision ? C'est d'ailleurs ce que prévoit le projet.

Monsieur Rigaud, vous disiez que cette partie du texte était caractérisée par l'incertitude et par le flou parce qu'il y a négociation. Je crois, au contraire, que s'il y a incertitude, s'il y a

flou, ils seront dissipés par les intéressés. Et, s'il n'y a pas d'accord national, il y aura un décret.

J'ai envie de vous dire : qui peut le plus peut le moins. Nous aboutirons peut-être — je ne le souhaite pas — à votre solution si la négociation échoue. Mais nous prendrons une décision, à mon avis, mieux préparée que celle que vous nous suggérez, puisque tous les partenaires auront participé à son élaboration.

Vous avez parlé d'hypocrisie. Le terme est impropre puisque les objectifs sont clairement affichés. Nous pensons qu'une large concertation est la garantie de la meilleure efficacité.

Le Gouvernement est donc contre l'amendement de M. Rigaud.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 47.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Vuillaume, Pinte, Bourg-Broc, Goasduff, Raynal, Emmanuel Aubert et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement, n° 122, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa de l'article 9 :

« Pour la détermination de la rémunération des missions des maîtres d'œuvre, les parties pourront se référer à des barèmes indicatifs établis par des accords nationaux négociés dans les conditions prévues par un décret en Conseil d'Etat, en vue de fixer pour chaque catégorie d'ouvrage : »

La parole est à M. Vuillaume.

M. Roland Vuillaume. Il ne relève pas de la compétence du législateur de déterminer les modalités pratiques selon lesquelles des accords nationaux pourront être négociés. Les accords nationaux ne peuvent avoir que valeur de référence.

Je profite de cet article pour dénoncer l'absence de véritables négociations avant l'élaboration de ce projet de loi. En effet, si vous avez pris des contacts individuels avec différents organismes, maîtres d'œuvre, entreprise, etc., vous n'avez pas éprouvé le besoin, monsieur le ministre, d'organiser une table ronde où chacun aurait pu s'exprimer.

Comme l'a indiqué le rapporteur, les décrets de 1973 ont nécessité une période d'adaptation de deux ou trois ans. Nous y reviendrons à propos d'autres articles. J'ai rappelé au cours de la discussion générale qu'en 1976 un premier document — la charte de la profession pour l'acte de bâtir — avait été publié. Un second texte, paru en 1980, sous le titre de *Mémento à l'usage des constructeurs*. Ils avaient fait l'objet d'une véritable concertation puisque onze organisations professionnelles avaient participé à leur élaboration et s'étaient mises d'accord pour bien définir le rôle de chacun au sein d'une mission.

Anticipant sur l'article 11, je dirai que, à la limite, je ne vois pas d'inconvénient à ce que les maîtres d'ouvrage, les maîtres d'œuvre et les entreprises donnent leur avis. En revanche, je suis plus inquiet à propos de la représentativité des organisations professionnelles. Les critères retenus : nombre d'adhérents, indépendance, expérience et activité posent des problèmes. Mais nous aurons l'occasion d'en reparler.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Guy Malandain, rapporteur. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission.

Pour ma part, je suis contre, d'autant plus qu'il faudrait le rectifier, car il est extrêmement réducteur. Il ne parle que de la détermination de la rémunération des maîtres d'œuvre. Or il s'agit à la fois de la détermination des missions et de la rémunération.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. J'ajoute à ce que vient de dire M. le rapporteur que cet amendement renvoie à des barèmes au sens des textes de 1973. Les accords qui seraient négociés n'auraient alors qu'une portée indicative, ce qui, bien évidemment, n'est pas conforme à l'esprit de ce texte.

Par ailleurs, votre amendement, monsieur Vuillaume, supprime la distinction entre les opérations de construction neuve et celles de réutilisation ou de réhabilitation, alors qu'il est bien clair qu'il faut pouvoir adapter les règles en fonction de l'un ou l'autre cas.

Le Gouvernement est donc contre cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 122.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Malandain, rapporteur a présenté un amendement, n° 30 rectifié, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le deuxième alinéa (1^{er}) de l'article 9 :

« 1^{er} Le contenu détaillé des éléments de mission de maîtrise d'œuvre ainsi que le contenu détaillé des éléments de mission de maîtrise d'œuvre spécifiques, lorsque les méthodes ou techniques de réalisation ou les produits industriels à mettre en œuvre impliquent l'intervention, dès l'établissement des avant-projets, d'entrepreneurs ou de fournisseurs de produits industriels : »

Sur cet amendement, MM. Vuillaume, Pinte, Bourg-Broc, Goasduff, Raynal, Emmanuel Aubert et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un sous-amendement, n° 123, ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 30 rectifié, substituer aux mots : « dès l'établissement » les mots « après l'établissement ».

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 30.

M. Guy Malandain, rapporteur. Il s'agit de préciser que les négociateurs devront aussi s'entendre sur le contenu détaillé des missions de maître d'œuvre spécifiques. En effet — et nous en reparlerons au moment de l'examen de l'article 17 — certaines réalisations font appel à des techniques ou à des produits industriels spécifiques, et les éléments de mission doivent tenir compte de ces données spécifiques.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le Gouvernement est d'accord sur l'amendement n° 30 rectifié, à un petit détail de rédaction près dont nous avons déjà parlé au cours du début de cette discussion. Au lieu des mots « d'entrepreneurs ou de fournisseurs », il faut écrire « de l'entrepreneur ou du fournisseur ». C'est ce que nous avons appelé, au début de la discussion, le singulier générique.

M. Guy Malandain, rapporteur. D'accord !

M. le président. La parole est à M. Vuillaume, pour défendre le sous-amendement n° 123.

M. Roland Vuillaume. On revient sur le problème de l'intervention des entreprises. Celles-ci doivent pouvoir faire état de leurs connaissances techniques et présenter des observations sur les produits dont elles disposent. Mais nous ne devons pas penser uniquement aux grosses entreprises. Il y a en France une multitude de petites entreprises qui doivent pouvoir travailler dans de bonnes conditions.

Or l'amendement de la commission prévoit l'intervention des entreprises dès l'établissement des avant-projets. Je pense que c'est une erreur. En effet, si certaines entreprises, parce qu'elles disposent de tel ou tel produit industriel, interviennent au stade de l'avant-projet, cela interdira aux autres entreprises de répondre à certains appels d'offre.

De plus, si une entreprise intervient au stade de l'avant-projet, cela enlève — qu'on le veuille ou non — une certaine liberté au concepteur.

C'est pourquoi je propose que l'entreprise intervienne non au stade de l'avant-projet, mais après l'établissement de celui-ci pour préserver la liberté à l'architecte.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 123 ?

M. Guy Malandain, rapporteur. La commission n'a pas examiné ce sous-amendement, mais j'ose espérer qu'elle s'y serait opposée.

A titre personnel, je suis contre, car M. Vuillaume oublie le contexte de l'article. Il ne s'agit pas seulement d'écoles ou de logements. Il peut aussi s'agir, par exemple, de ponts. Or pour réaliser un ouvrage d'art qui nécessite le recours à des procédés spécifiques — précontraint, assemblage, béton, acier, etc. — il y a lieu de faire intervenir dès le début des entreprises qui connaissent bien ces techniques.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le Gouvernement est contre le sous-amendement n° 123 pour les mêmes raisons que M. le rapporteur.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 123. (Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 30, rectifié, compte tenu de la modification proposée par M. le ministre et qui tend à substituer aux mots : « d'entrepreneurs ou de fournisseurs », les mots : « de l'entrepreneur ou du fournisseur ».

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. MM. Vuillaume, Pinte, Bourg-Broc, Goasduff, Raynal, Emmanuel Aubert et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement, n° 124, ainsi rédigé :

« A la fin du deuxième alinéa (1^{er}) de l'article 9, supprimer les mots : « ainsi que le contenu de la mission de base pour les ouvrages de bâtiment ».

Cet amendement tombe.

M. Malandain, rapporteur, a présenté un amendement, n° 73, ainsi rédigé :

« Après le deuxième alinéa (1^{er}) de l'article 9, insérer l'alinéa suivant :

« 1^{er} bis Le contenu de la mission de base pour les ouvrages de bâtiment : ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. Cet amendement devrait largement rassurer M. Rigaud et M. Vuillaume, ainsi d'ailleurs que l'ensemble de nos collègues. La commission a voulu distinguer le contenu détaillé des éléments de mission, qui font l'objet du 1^{er} que nous venons d'adopter, de la mission de base dont nous avons déjà largement parlé mercredi soir, afin qu'il n'y ait pas de confusion entre les deux objets de négociation.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 73.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Malandain, rapporteur, a présenté un amendement, n° 74, ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa (2^o) de l'article 9, substituer aux mots : « des éléments de ces missions », les mots : « de ces éléments de mission ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. D'accord !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 74.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Vuillaume, Pinte, Bourg-Broc, Goasduff, Raynal, Emmanuel Aubert et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement, n° 125, ainsi rédigé :

« A la fin de l'avant-dernier alinéa (2^o) de l'article 9, supprimer les mots : « et les conséquences de la méconnaissance par le maître d'œuvre de l'engagement sur un coût prévisionnel des travaux qu'il a pu souscrire ».

La parole est à M. Vuillaume.

M. Roland Vuillaume. Nous en revenons ici aux pénalités appliquées aux maîtres d'œuvre qui ne respectent pas leur prix prévisionnel. Mais, depuis 1973, combien de fois ces pénalités ont-elles été appliquées ? Cela est très difficile, car le coût d'objectif est fonction d'un certain nombre d'éléments, de la conjoncture, de l'activité des entreprises. Ainsi, quand celles-ci n'ont pas de travail, elles peuvent consentir un rabais relativement important pour obtenir un marché, alors que, lorsqu'elles ont beaucoup de travail, les prix peuvent être plus élevés. Bref, l'application de pénalités pour non-respect des prix prévisionnels s'est toujours heurtée à des difficultés.

Si pénalités il doit y avoir, dans la mesure où un contrat sera établi entre maître d'ouvrage et maître d'œuvre, c'est aux contractants de les définir eux-mêmes.

De plus, lorsque des travaux sont exécutés, des variantes plus ou en moins sont souvent proposées et, en fin de chantier, les pénalités ne sont que très rarement appliquées.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Guy Malandain, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement. Personnellement, je suis contre.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le Gouvernement considère qu'il est sain de conserver le principe des pénalités. C'est en effet une sorte d'incitation à la maîtrise des coûts. Il nous semble également nécessaire de fixer ces conséquences au terme des négociations. Pour ces deux raisons, le Gouvernement est contre cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 125.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 9, modifié par les amendements adoptés.
(L'article 9, ainsi modifié, est adopté.)

Article 10.

M. le président. « Art. 10. — Les accords prévus à l'article 9 sont négociés au niveau national au sein de trois groupes qui traitent respectivement :

« a) Des ouvrages relevant des maîtres d'ouvrage mentionnés aux trois premiers alinéas de l'article 1^{er} ;

« b) Des ouvrages relevant spécifiquement des maîtres d'ouvrage mentionnés à l'alinéa 2^e de l'article 1^{er}, à l'exception des établissements publics des collectivités territoriales pour leurs constructions de logements aidés par l'Etat ;

« c) Des constructions de logements aidés par l'Etat. »

Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 48 et 126.

L'amendement n° 48 est présenté par M. Rigaud ; l'amendement n° 126 est présenté par MM. Vuillaume, Pinte, Bourg-Broc, Goasduff, Raynal, Emmanuel Aubert et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 10. »

La parole est à M. Rigaud, pour soutenir l'amendement n° 48.

M. Jean Rigaud. C'est un amendement de coordination.

M. le président. La parole est à M. Vuillaume, pour défendre l'amendement n° 126.

M. Roland Vuillaume. Nous demandons la suppression de l'article 10 puisque ces dispositions ne relèvent pas du pouvoir législatif.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Guy Malandain, rapporteur. La commission a rejeté ces amendements puisqu'elle a adopté l'article 9.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Même avis !

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n° 48 et 126.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. M. Malandain, rapporteur, a présenté un amendement, n° 31, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa a) de l'article 10, substituer aux mots : « aux trois premiers alinéas » les mots : « aux 1^{er}, 2^e et 3^e ». »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 31.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Malandain, rapporteur, a présenté un amendement, n° 32, ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa b) de l'article 10, substituer aux mots : « à l'alinéa » le mot : « au ». »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. C'est également un amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. D'accord !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 32.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Malandain, rapporteur, a présenté un amendement, n° 33, ainsi rédigé :

« Dans l'avant-dernier alinéa b de l'article 10, substituer aux mots : « leurs constructions » les mots : « la réalisation ». »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. Même chose.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Même position !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 33.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Malandain, rapporteur, a présenté un amendement, n° 34, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa c de l'article 10, supprimer les mots : « constructions de ». »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. C'est encore un amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. D'accord !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 34.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 10, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 10, ainsi modifié, est adopté.)

Article 11.

M. le président. « Art. 11. — Pour la négociation des accords, trois collèges sont, dans des conditions définies par le décret prévu à l'article 15, constitués dans chacun des groupes par :

« 1^{er} Les représentants des maîtres d'ouvrage ;

« 2^e Les organisations nationales représentatives des professionnels de la maîtrise d'œuvre ;

« 3^e Les organisations nationales représentatives des entreprises du bâtiment et des travaux publics. Ces dernières n'interviennent que dans la négociation relative aux objets mentionnés au 1^{er} de l'article 9.

« Peuvent seuls participer à la négociation, les membres de chacun des trois collèges qui représentent des collectivités ou des organisations directement concernées par l'objet de chaque négociation.

« La représentativité des organisations mentionnées aux 2^e et 3^e du premier alinéa est appréciée au niveau national d'après le nombre de leurs adhérents, leur indépendance, leur expérience et leur activité.

« Pour les catégories d'ouvrages qui les concernent, les collectivités territoriales et les établissements publics mentionnés au 2^e de l'article 1^{er} ont, dans la négociation, une représentation qui ne peut être inférieure à celle de l'Etat et de ses établissements publics. »

Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 49 et 127.

L'amendement n° 49 est présenté par M. Rigaud ; l'amendement n° 127 est présenté par MM. Vuillaume, Pinte, Bourg-Broc, Goasduff, Raynal, Emmanuel Aubert et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 11. »

La parole est à M. Rigaud, pour soutenir l'amendement n° 49.

M. Jean Rigaud. C'est un amendement de coordination.

M. le président. La parole est à M. Cousté, pour soutenir l'amendement n° 127.

M. Pierre-Bernard Cousté. Comme pour l'article 10, nous considérons que les dispositions de l'article 11 relèvent non du pouvoir législatif, mais du pouvoir réglementaire. A l'évidence, nous n'avons pas la même conception de l'acte administratif !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Guy Malandain, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement n° 49. Elle n'a pas examiné l'amendement n° 127 mais, à titre personnel, j'y suis évidemment défavorable puisqu'il est identique.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Rejet de coordination avec ce que j'ai dit précédemment. (Sourires.)

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n° 49 et 127.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. MM. Vuillaume, Pinte, Bourg-Broc, Goasduff, Raynal, Emmanuel Aubert et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement, n° 128, ainsi rédigé :

« Substituer aux six premiers alinéas de l'article 11 les alinéas suivants :

« Pour établir les accords nationaux prévus à l'article 9, une commission nationale est instituée par décret en Conseil d'Etat. Elle comprend :

« 1° Les représentants des maîtres d'ouvrage publics ;

« 2° Les organisations nationales représentatives des professionnels de la maîtrise d'œuvre ;

« 3° Les organisations nationales représentatives des entreprises du bâtiment et des travaux publics. Ces dernières n'interviennent que dans la négociation relative à la définition des éléments de leur mission. »

La parole est à M. Vuillaume.

M. Roland Vuillaume. Il s'agit de simplifier le mécanisme excessivement complexe prévu par le projet.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Guy Malandain, rapporteur. Notre collègue M. Vuillaume ne supporte pas de vivre seul, et c'est sans doute pourquoi il s'ingénie, depuis le début de ce débat, à vivre avec des contradictions.

M. Pierre-Bernard Cousté. Nous ne sommes pas les seuls !

M. Guy Malandain, rapporteur. Comme M. Rigaud, il vient de présenter une série d'amendements qui répondaient à une logique — qui n'est pas la nôtre — selon laquelle il appartient aux pouvoirs publics de prendre par décret toutes les dispositions qui figurent à l'article 9. Mais voici qu'entre l'amendement n° 127 et l'amendement n° 128 il change complètement de logique.

M. Roland Vuillaume. C'est un amendement de repli !

M. Guy Malandain, rapporteur. Il propose en effet de créer une commission nationale pour discuter des accords à établir.

Il faut choisir !

M. Roland Vuillaume. Entre deux maux, on choisit le moindre !

M. Guy Malandain, rapporteur. Ou bien on est favorable à des négociations, et l'on crée une commission nationale, ce qui se rapproche du texte, ou bien on est contre les négociations, et l'on en reste à l'amendement n° 127.

En tout état de cause, cet amendement n'a pas été examiné par la commission et j'y suis opposé à titre personnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Bien évidemment contre !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 128.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Malandain, rapporteur, a présenté un amendement, n° 35, ainsi libellé :

« I. — Compléter le premier alinéa de l'article 11 par les mots : « les représentants »,

« II. — En conséquence, rédiger ainsi le début des deuxième (1°), troisième (2°) et quatrième (3°) alinéas du même article :

« 1° Des maîtres... (le reste sans changement) ;

« 2° Des organisations... (le reste sans changement) ;

« 3° Des organisations... (le reste sans changement). »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. Il s'agit de préciser que les organisations qui négocieront le feront par l'intermédiaire de leurs représentants.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le Gouvernement est d'accord.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 35.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Jean-Louis Masson a présenté un amendement, n° 3, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la deuxième phrase du quatrième alinéa (3°) de l'article 11 :

« Ces dernières n'interviennent qu'à titre consultatif et uniquement dans la négociation relative aux objets mentionnés au 1° de l'article 9. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

M. Malandain, rapporteur, a présenté un amendement, n° 75, ainsi rédigé :

« Dans le quatrième alinéa (3°) de l'article 11, après les mots : « au 1° », insérer les mots : « et au 1° bis ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. Cet amendement est la conséquence de la modification que nous avons votée à l'article 9 et qui tend à séparer les négociations sur le contenu détaillé des éléments de mission des négociations sur la mission de base.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. D'accord !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 75.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Malandain, rapporteur, a présenté un amendement, n° 36, ainsi rédigé :

« Dans l'avant-dernier alinéa de l'article 11, substituer aux mots : « du premier alinéa », le mot : « ci-dessus ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. D'accord !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 36.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Vuillaume, Pinte, Bourg-Broc, Goasduff, Raynal, Emmanuel Aubert et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement, n° 129, ainsi rédigé :

« Supprimer le dernier alinéa de l'article 11. »

La parole est à M. Vuillaume.

M. Roland Vuillaume. Cet amendement tend à supprimer le dernier alinéa de l'article 11 dont les dispositions relèvent du pouvoir réglementaire.

Mais je veux insister sur un point particulier. Ce texte prévoit que la représentativité des organisations nationales des professionnels de la maîtrise d'œuvre, d'une part, et des entreprises du bâtiment et des travaux publics, d'autre part, est appréciée au niveau national d'après le nombre des adhérents, leur indépendance, leur expérience et leur activité.

J'aimerais sur ce point quelques explications. Quand on parle d'activité, s'agit-il du chiffre d'affaires, du nombre de chantiers ? En ce qui concerne l'expérience, les entreprises nouvellement créées, les jeunes architectes qui s'installent se verront-ils reconnaître une certaine compétence ? Quant à l'indépendance, elle sera difficile à démontrer. Mais ce qui m'inquiète le plus, c'est le critère du nombre d'adhérents. Il peut y avoir des gens très compétents dans un syndicat regroupant peu de membres. Je vous souhaite donc bien du plaisir, monsieur le ministre, pour tenir compte à la fois de tous ces critères.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Guy Malandain, rapporteur. Je crains que nous ne soyons en pleine confusion. En effet, l'amendement n° 129 tend à supprimer le dernier alinéa de l'article 11. Or cet alinéa ne traite pas du tout de la représentativité des organisations. Je continue mes méchancetés envers M. Vuillaume — mais je le fais avec le sourire — pour lui faire observer que le dernier alinéa de l'article 11 a pour objet de protéger, dans le cadre de la négociation, les collectivités locales contre la puissance, qui pourrait apparaître excessive, de l'Etat et de ses établissements publics.

Certes, nous ne sommes pas au Sénat, qui représente plus particulièrement les collectivités locales, mais on ne peut tout de même pas supprimer une disposition qui a pour objet de protéger les collectivités locales dans le cadre d'une négociation.

Je sais d'ailleurs que ce n'est pas l'intention de M. Vuillaume, et c'est pourquoi je lui demande de retirer son amendement pour que nous n'ayons pas à voter contre.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Bien que son amendement porte sur le dernier alinéa de l'article 11, M. Vuillaume a parlé de l'avant-dernier alinéa.

M. Roland Vuillaume. Exactement !

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Je vais donc vous répondre sur ce point.

Tout à l'heure, j'ai répondu à Mme Horvath à propos de la participation des différentes catégories de maîtres d'œuvre et d'entreprises dans les trois collèges. L'avant-dernier alinéa, quant à lui, fixe les critères généraux qui seront retenus pour l'élaboration du décret en Conseil d'Etat par lequel sera établie la liste des organisations appelées à participer aux négociations. Il est difficile d'en dire plus aujourd'hui. Si l'on en disait moins, ce serait critiquable.

Nous avons lié la représentativité des organisations concernées au nombre des adhérents, à leur indépendance, à leur expérience et à leur activité. Si vous aviez souhaité, monsieur Vuillaume, ajouter d'autres critères ou modifier ceux qui sont retenus, vous auriez fort bien pu proposer un amendement en ce sens. Or vous ne l'avez pas fait. Je considère donc que le projet donne toute garantie.

Encore une fois, on ne peut pas prétendre qu'une disposition ne relève pas du domaine législatif et, quand nous renvoyons au domaine réglementaire, nous dire que nous devrions décider par voie législative.

Cela étant, j'en reviens à votre amendement n° 129 qui consiste à supprimer le dernier alinéa de l'article 11. Comme l'a rappelé M. le rapporteur, cet alinéa est motivé par le respect de l'autonomie des collectivités locales. Il prévoit que le nombre des représentants des collectivités locales ne peut être inférieur au nombre des représentants de l'Etat.

L'autonomie des collectivités locales étant par ailleurs garantie par les règles de majorité requise pour l'obtention des accords à l'article 12, paragraphe 1^{er}, on peut considérer, comme vous le faites apparemment, que cela suffit, et vouloir supprimer le dernier alinéa de l'article 11. Personnellement, je pense que ce serait regrettable. Cela étant, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. La parole est à M. Vuillaume.

M. Roland Vuillaume. Loin de moi, monsieur le rapporteur, l'intention d'enlever des responsabilités aux collectivités locales. Au contraire ! Soyons bien d'accord là-dessus.

M. Guy Malandain, rapporteur. Ce n'est pas le sentiment que donne votre amendement !

M. Roland Vuillaume. Je pense que les dispositions en cause peuvent relever d'un autre document que la loi mais, en tant que maire, je tiens à réaffirmer l'importance que j'attache aux collectivités locales.

Mon intervention visait en réalité l'alinéa précédent, et M. le ministre l'a bien compris.

Cela dit, je retire l'amendement n° 129.

M. le président. L'amendement n° 129 est retiré.

M. Malandain, rapporteur, a présenté un amendement, n° 37, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 11, substituer aux mots : « les collectivités territoriales et les établissements publics », les mots : « les maîtres d'ouvrage ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. Amendement rédactionnel !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. D'accord !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 37.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Cousté.

M. Pierre-Bernard Cousté. Monsieur le ministre, l'article 11 ne laisse pas apparaître une représentation suffisante des architectes, ce qui me préoccupe. Je voudrais être sûr que vous ne voulez pas les écarter. Ils ne demandent pas l'hégémonie de la représentation, mais ils veulent être considérés comme partie prenante, s'agissant d'un texte dont chacun mesure l'importance et les conséquences.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Je ne puis que me répéter, monsieur Cousté. L'accord ne sera pas possible sans l'acceptation des architectes. Ce point est inscrit dans le texte mais, puisqu'il le faut, je le confirme bien volontiers.

M. Pierre-Bernard Cousté. Je vous remercie.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 11, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 11, ainsi modifié, est adopté.)

Article 12.

M. le président. « Art. 12. — Un accord est réputé acquis pour une catégorie d'ouvrages s'il comporte la signature :

« 1^{er} De la majorité des représentants de chacune des catégories de maîtres d'ouvrage mentionnées à l'article 1^{er} intéressées par les ouvrages entrant dans le champ d'application de l'accord ;

« 2^o D'au moins les deux tiers des membres du collège prévu au 2^o du premier alinéa de l'article 11 et d'au moins des deux tiers des membres du collège prévu au 3^o du même alinéa de l'article 11 lorsque les représentants de ce collège sont amenés à intervenir.

« Les accords fixent la durée de leur validité qui ne peut excéder cinq ans. Ils sont renouvelables par tacite reconduction sauf dénonciation six mois au moins avant leur expiration, soit par la majorité des représentants d'une catégorie de maîtres d'ouvrage signataire de l'accord, soit par les deux tiers des membres du second ou du troisième collège, dans la limite de leur compétence pour les membres de ce dernier.

« Les accords deviennent applicables dans les conditions prévues à l'article 13. »

Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 50 et 130.

L'amendement n° 50 est présenté par M. Rigaud ; l'amendement n° 130 est présenté par MM. Vuillaume, Pinte, Bourg-Broc, Goasdouff, Raynal, Emmanuel Aubert et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 12. »

Votre argumentation est la même que précédemment, monsieur Rigaud ?

M. Jean Rigaud. Oui, monsieur le président.

M. le président. Même argumentation aussi, monsieur Vuillaume ?

M. Roland Vuillaume. Oui.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Guy Malandain, rapporteur. Contre !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Contre !

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n° 50 et 130.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. M. Malandain, rapporteur, et M. Paul Chomat ont présenté un amendement, n° 38, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le troisième alinéa (2^o) de l'article 12 :

« 2^o D'au moins les deux tiers des membres du collège prévu au 2^o de l'article 11. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. Avec cet amendement, nous entrons dans un débat important et, si j'en crois le texte initial, mais aussi les déclarations de M. le ministre dans son intervention liminaire, une mise au point sera certainement nécessaire afin que chacun se comprenne bien.

L'amendement n° 38 tend à supprimer la représentation du collège des entreprises lorsqu'il s'agit de voter sur les accords issus de la négociation et dont le contenu est défini au 1^{er} et au 2^o de l'article 9.

D'après le texte initial, et rien n'est changé sur ce point, ne se retrouvent pas discuter du mode de calcul des rémunérations des éléments de mission de la maîtrise d'œuvre, avec les conséquences qui en découlent, et des modalités d'indemnisation des concurrents ayant participé à un concours d'architecture et d'ingénierie, que le premier et le deuxième collège, c'est-à-dire les représentants des maîtres d'ouvrage et des maîtres d'œuvre.

J'en profite pour appeler l'attention de l'Assemblée, puisque le débat n'a pas eu lieu sur ce point à l'article 9, sur le fait que négocier les modalités d'indemnisation des concurrents ayant participé à un concours est extrêmement important. Il est souvent dit que les concours sont pour les maîtres d'œuvre source de difficultés financières et qu'ils pèsent relativement lourdement sur le déroulement normal de leurs activités. La rémunération fait fréquemment l'objet d'une prime qui est loin de couvrir le travail accompli par le maître d'œuvre — essentiellement, dans ce cas, par l'architecte — pour présenter la réponse au concours.

Pour en revenir à l'amendement n° 38, nous proposons d'exclure les entreprises du vote, mais non de la négociation des accords sur le contenu détaillé des éléments de mission.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Je souhaiterais pouvoir évoquer, monsieur le président, l'amendement n° 76, présenté par M. Durupt et M. Portheault, qui me permettrait de mieux faire comprendre la position du Gouvernement.

M. le président. Si l'amendement n° 38 est adopté, l'amendement n° 76 tombera. Mais rien ne vous interdit d'en parler.

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le Gouvernement est opposé à l'amendement n° 38, mais il est favorable à l'amendement n° 76. Je m'en explique.

J'ai rappelé avant-hier, dans mon intervention à la tribune, l'enjeu et le caractère spécifique de la « mission de base », puisque c'est d'elle qu'il s'agit. Cette mission doit représenter un ensemble cohérent de phases de conception pour obtenir des ouvrages de qualité. L'article 7, déjà voté, en précise clairement les objectifs, sans pour autant en définir le contenu détaillé, de manière à laisser aux négociations entre les partenaires le soin de fixer les règles applicables à ce titre en tenant compte du caractère particulier des différentes catégories d'ouvrages.

Les entreprises ne sont pas directement concernées par le contenu détaillé de la mission de base, c'est vrai, puisqu'elles n'ont pas vocation à la réaliser. Il s'agit bien d'une mission entièrement exécutée par le maître d'œuvre, dans le cadre du contrat qui le lie au maître d'ouvrage. C'est pourquoi il me semble souhaitable d'adapter, sur ce point particulier, l'organisation des négociations. Les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre auront à rechercher des accords en vue de définir le contenu de la mission de base. Les entreprises seront associées, à titre consultatif, à la négociation et elles pourront donner leur avis. C'est pourquoi j'approuve l'amendement n° 76 alors que je suis opposé à l'amendement n° 38.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 38.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Durupt et Portheault et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 76, ainsi libellé :

« Après les mots : « premier alinéa de l'article 11 », rédiger ainsi la fin du troisième alinéa (2°) de l'article 12 : « et, pour les objets mentionnés au 1° de l'article 9, d'au moins les deux tiers des membres du collège prévu au 3° de l'article 11 ».

Le Gouvernement a déjà donné un avis favorable sur cet amendement.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Guy Malandain, rapporteur. La commission n'a pas examiné l'amendement n° 76, et je donnerai donc un avis personnel.

Cet amendement est plus large que celui de la commission, mais il l'est un peu moins que le texte du Gouvernement. Il prévoit que le collège des entreprises interviendra à part entière et de la même façon que le collège des maîtres d'ouvrage et des maîtres d'œuvre, c'est-à-dire à la majorité des deux tiers, dans la ratification des accords prévus au 1° de l'article 9.

Dans la rédaction adoptée par l'Assemblée, le paragraphe ainsi visé concerne le contenu détaillé des éléments de missions de maîtrise d'œuvre — c'est-à-dire ce que contient un avant-projet, une esquisse. Par conséquent, la mission de base n'est pas concernée. Dans ces conditions, après M. le ministre, j'invite l'Assemblée à suivre la proposition de nos collègues MM. Durupt et Portheault et à voter l'amendement n° 76.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 76.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Vuillaume, Pinte, Bourg-Broc, Goasduff, Raynal, Emmanuel Aubert et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement, n° 131, ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa (2°) de l'article 12, substituer, à deux reprises, aux mots : « du collège prévu », les mots : « de la commission prévue ».

Cet amendement est devenu sans objet.

Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 39 et 140 rectifié.

L'amendement n° 39 est présenté par M. Malandain, rapporteur ; l'amendement n° 140 rectifié est présenté par M. Paul Chomat, Mme Horvath, M. Duroméa et les membres du groupe communiste et apparenté.

Ces amendements sont ainsi libellés :

« Après les mots : « deux tiers des membres », rédiger ainsi la fin de la deuxième phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 12 : « du second collège ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. L'amendement n° 39 — que je ne peux pas retirer, car il a été adopté par la commission — entrerait dans la logique de l'amendement n° 38, et il devrait donc, pour respecter le parallélisme des formes, subir le même sort, sous peine de rendre le texte incohérent.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Même avis que M. le rapporteur.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n° 39 et 140 rectifié.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. MM. Durupt et Portheault et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 77, ainsi rédigé : « Après les mots : « troisième collège », rédiger ainsi la fin de la deuxième phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 12 : « pour les objets mentionnés au 1° de l'article 9 ».

Cet amendement n'est pas soutenu.

Mais je pense que la commission le reprend ?

M. Guy Malandain, rapporteur. De la même façon que, pour la cohérence du texte, il importait de repousser l'amendement n° 39, il convient d'adopter l'amendement n° 77 qui est lié à l'amendement n° 76.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le Gouvernement est d'accord, puisqu'il s'agit en fait d'aligner les conditions de dénonciation des accords sur celles de leur obtention.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 77.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. Monsieur le président, après le rejet de l'amendement n° 38, il convient d'apporter au 2° de l'article 12 une modification d'ordre rédactionnel. Il est dit, en effet : « d'au moins les deux tiers des membres du collège prévu au 2° du premier alinéa de l'article 11 ». Or, dans le premier alinéa de l'article 11, il n'y a pas 2°. Il faut donc écrire : « d'au moins les deux tiers des membres du collège prévu au 2° de l'article 11 ».

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?..

Je mets aux voix l'article 12, modifié par les amendements adoptés et compte tenu de la modification indiquée par M. le rapporteur.

(L'article 12, ainsi modifié, est adopté.)

Article 13.

M. le président. Art. 13. — Les accords sont rendus applicables par décret en Conseil d'Etat. Ce décret peut, sans modifier l'équilibre d'un accord, en distraire certaines clauses.

Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 51 et 132.

L'amendement n° 51 est présenté par M. Rigaud ; l'amendement n° 132 est présenté par MM. Vuillaume, Pinte, Bourg-Broc, Goasduff, Raynal, Emmanuel Aubert et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 13. »

Votre argumentation est la même que précédemment, monsieur Rigaud ?

M. Jean Rigaud. Oui, monsieur le président.

M. le président. Même argumentation également, monsieur Vuillaume ?

M. Roland Vuillaume. J'ajouterai un mot, monsieur le président.

Nous considérons qu'il n'y a pas lieu de mettre en place des mécanismes de négociation si des dispositions issues de celle-ci peuvent être écartées par décret.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Guy Malandain, rapporteur. La commission est contre. Ce que dit M. Vuillaume est inacceptable, même en droit !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Je suis quelque peu surpris par l'argumentation, ou plutôt la non-argumentation de M. Vuillaume qui vient de dire exactement le contraire de ce qu'il a dit précédemment.

Bien entendu, le Gouvernement est contre ces amendements.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n° 51 et 132.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 13.

(L'article 13 est adopté.)

Article 14.

M. le président. « Art. 14. — A défaut d'accord pour une catégorie d'ouvrages dans un délai de six mois à compter de la publication du décret prévu à l'article 15, ou à défaut d'accord dans les trois mois suivant la dénonciation d'un accord en vigueur, un décret en Conseil d'Etat fixe pour cette catégorie d'ouvrages les dispositions applicables. Ce décret prend en compte les accords partiels intervenus. Sa durée d'application est limitée à trois ans. Si aucun accord n'a été conclu trois mois avant l'expiration de ce délai, un nouveau décret peut être pris pour une nouvelle période qui est au maximum de trois ans à compter de la date d'expiration du précédent décret. »

Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 52 et 133.

L'amendement n° 52 est présenté par M. Rigaud ; l'amendement n° 133 est présenté par MM. Vuillaume, Pinte, Bourg-Broc, Goasduff, Raynal, Emmanuel Aubert et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 14. »

Même argumentation, monsieur Rigaud ?

M. Jean Rigaud. Oui, monsieur le président.

M. le président. Même chose, monsieur Vuillaume ?

M. Roland Vuillaume. Oui.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Guy Malandain, rapporteur. La commission est contre les amendements, mais, en son nom et en mon nom personnel, je veux rappeler à M. le ministre notre interrogation sur la durée des accords.

Ainsi que je l'ai dit dans mon exposé à la tribune, les accords, au moins pour le contenu des éléments de mission, mais sans doute aussi pour la mission de base, vont enclencher la mise en place de méthodes de travail dans les bureaux d'architecture et dans les bureaux d'ingénierie. Cette mise en place demande du temps, et je crains que trois ans ne soit un délai un peu court. Les méthodes qui seront définies risquent d'être remises en cause au moment où elles seront opérationnelles. Nous étions convenus de ne pas modifier le texte au cours de cette lecture, mais les problèmes économiques qu'il pose sont réels.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les deux amendements ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le Gouvernement est contre ces amendements. Quant à l'argumentation de M. le rapporteur, elle est tout à fait fondée, et je

pense que, d'ici au vote définitif de la loi, il sera possible d'engager une discussion sur un allongement des durées prévues dans le texte.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n° 52 et 133.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 14.

(L'article 14 est adopté.)

Article 15.

M. le président. « Art. 15. — Un décret en Conseil d'Etat fixe les règles d'organisation de la négociation des accords prévus ci-dessus, notamment la liste des ouvrages mentionnés au b) de l'article 10, et les modalités de désignation des participants à la négociation. »

M. Rigaud a présenté un amendement, n° 53, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 15. »

La parole est à M. Rigaud.

M. Jean Rigaud. Même argumentation que précédemment !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Guy Malandain, rapporteur. Contre !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Contre !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 53.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Vuillaume, Pinte, Bourg-Broc, Goasduff, Raynal, Emmanuel Aubert et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement, n° 134, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 15 :

« Un décret en Conseil d'Etat fixe la composition et le fonctionnement de la commission prévue à l'article 11. »

La parole est à M. Vuillaume.

M. Roland Vuillaume. Je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 134 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 15.

(L'article 15 est adopté.)

Article 16.

M. le président. Je donne lecture de l'article 16 :

TITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES ET TRANSITOIRES

« Art. 16. — Les modalités de passation, par les sociétés d'économie mixte mentionnées à l'article premier lorsqu'elles construisent des logements aidés par l'Etat, des contrats ayant pour objet l'exécution d'une mission de maîtrise d'œuvre, et notamment les modalités de choix des maîtres d'œuvre, sont celles prévues par les sociétés anonymes et les sociétés coopératives d'habitations à loyer modéré. »

M. Malandain, rapporteur, a présenté un amendement, n° 40, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 16 :

« Les règles de passation des contrats ayant pour objet l'exécution d'une mission de maîtrise d'œuvre, et notamment les modalités de choix du maître d'œuvre, sont :

« — si le contrat est passé par une société d'économie mixte mentionnée à l'article premier lorsqu'elle réalise des logements aidés par l'Etat, les règles prévues pour les sociétés anonymes et les sociétés coopératives d'habitation à loyer modéré ;

« — si le contrat est passé par un établissement public d'aménagement des villes nouvelles créé en application de l'article L. 321-1 du code de l'urbanisme lorsqu'il n'intervient pas en qualité de mandataire au sens de l'article 3 de la présente loi, les règles applicables aux collectivités locales et à leurs établissements publics. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. Cet amendement ne change pas le sens de l'article 16 dans sa rédaction d'origine. La commission, comme le Gouvernement, propose que les sociétés d'économie mixte, quand elles construisent des logements aidés par l'Etat, soient soumises aux mêmes règles que celles prévues pour les sociétés anonymes et les sociétés coopératives d'habitation à loyer modéré. Mais elle vous propose d'ajouter que les établissements publics d'aménagement des villes nouvelles, quand ils n'interviennent pas en tant que mandataires, sont, eux aussi, soumis aux mêmes règles que celles applicables aux collectivités locales et à leurs établissements publics.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Favorable, toujours au même détail près : le remplacement du pluriel : « des villes nouvelles », par le singulier : « de ville nouvelle », au dernier alinéa.

M. Guy Malandain, rapporteur. J'accepte cette modification.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 40, compte tenu de la modification proposée par le Gouvernement tendant à substituer dans le dernier alinéa aux mots : « des villes nouvelles », les mots : « de ville nouvelle ».

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 16.

Article 17.

M. le président. « Art. 17. — 1° Nonobstant les dispositions du titre II de la présente loi, dans le cadre d'opérations d'une spécificité technique particulière rendant nécessaire l'association de l'entrepreneur aux études de l'ouvrage, le maître de l'ouvrage peut confier par contrat à un groupement de personnes de droit privé une mission portant à la fois sur l'établissement des études et l'exécution des travaux. Un décret précise les conditions d'application du présent alinéa.

« 2° Un décret fixe les conditions dans lesquelles le maître de l'ouvrage peut adapter les dispositions découlant des articles 7, 9 à 15 inclus lorsqu'il confie à des personnes de droit privé des missions portant :

« a) Sur des ouvrages réalisés à titre de recherches, d'essais ou d'expérimentation ;

« b) Sur des bâtiments utilisant des produits industriels dont les caractéristiques techniques doivent être prises en compte dès l'établissement des avant-projets. »

La parole est à M. Rigaud, inscrit sur l'article.

M. Jean Rigaud. Nous ne sommes pas contre le cumul de la maîtrise d'œuvre et de l'exécution par une même entreprise pour des travaux bien spécifiques, par exemple pour des ouvrages de très haute technicité. Mais nous craignons que, tel qu'il est rédigé, cet article ne fasse de l'exception la règle, cette fameuse règle d'ensemblier qu'on a bien connue.

Cette procédure consiste, en fait, à intégrer de manière courante la maîtrise d'œuvre à l'entreprise, ce qui ne nous paraît pas sain. En effet, elle peut conduire à une détérioration de la qualité architecturale et les diverses dispositions dérogoires à l'appel à la concurrence que nous avons connues ces dernières années ont été autant d'échecs successifs, démontrant tout l'intérêt d'une mission de conception la plus complète possible et réalisée par une équipe compétente parfaitement indépendante des entreprises. Nous l'avons déjà dit : on ne peut être à la fois juge et partie.

La liberté pour l'entreprise de choisir la solution technique de moindre coût réduit bien souvent la qualité de la construction et, partant, augmente les coûts ultérieurs d'exploitation et d'entretien — facteurs de première importance pour la collectivité publique, mais a priori sans intérêt pour l'entreprise.

Il nous paraît nécessaire de modifier cet article, car les notions de « spécificité technique particulière » ou de « bâtiments utilisant des produits industriels » sont, à notre avis, beaucoup trop vagues et risquent d'être couramment utilisées pour justifier une procédure qui doit rester tout à fait exceptionnelle.

L'Etat ou le décideur local, garant du bien public, doit garder, à tout moment du projet et de la réalisation, la prérogative de la décision. Pour cela, il lui est indispensable de s'entourer de tous les conseils compétents nécessaires, liés à lui seul, pouvant lui présenter de manière objective les différents choix possibles à chaque stade de l'étude et leurs conséquences prévisibles. Se priver de ces conseils en les rattachant à l'entreprise, qui risque d'avoir pour unique objectif de tirer profit de la construc-

tion, c'est, pour le maître d'ouvrage public, se décharger de la plus grande part de son pouvoir de décision — attitude préjudiciable à l'intérêt public.

La réalisation d'un projet public comprend plusieurs étapes : les études de faisabilité, les études d'avant-projet et de projets, le choix des entreprises sur la base du projet après consultations et la réalisation par ces entreprises de l'ouvrage projeté.

A chaque étape de cette réalisation, le maître d'ouvrage public doit pouvoir conserver, seul ou avec son mandant de maîtrise d'ouvrage délégué, le pouvoir de décision et de contrôle. Il ne peut le faire sans compétences techniques très étendues, ce qui implique la présence de l'équipe de maîtrise d'œuvre à son seul service, exerçant sous son contrôle une partie de ses prérogatives.

M. le président. M. Rigaud a présenté un amendement, n° 54, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 17 :

« Des aménagements peuvent être apportés à la présente loi par décret pour des ouvrages réalisés à titre de recherche, d'essai ou d'expérimentation, à condition que de telles opérations restent exceptionnelles. »

La parole est à M. Rigaud.

M. Jean Rigaud. J'ai exposé dans mon intervention sur l'article les motifs de cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Guy Malandain, rapporteur. Monsieur le président, je soutiendrais défendre en même temps l'amendement n° 41.

M. le président. M. Malandain, rapporteur, a, en effet, présenté un amendement, n° 41, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa (1°) de l'article 17 :

« 1° Nonobstant les dispositions du titre II de la présente loi, le maître de l'ouvrage peut confier par contrat, à un groupement de personnes de droit privé, une mission portant à la fois sur l'établissement des études et l'exécution des travaux, lorsque des motifs d'ordre technique rendent nécessaire l'association de l'entrepreneur aux études de l'ouvrage. Un décret précise les conditions d'application du présent alinéa ; »

Sur cet amendement, je suis saisi de trois sous-amendements, n° 150, 78 et 141.

Le sous-amendement n° 150, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 41, après les mots : « personnes de droit privé », insérer les mots : « ou, pour les seuls ouvrages d'infrastructure, à une personne de droit privé ».

Le sous-amendement n° 78, présenté par M. Durupt et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 41, après les mots : « de droit privé », insérer les mots : « reconnues qualifiées ».

Le sous-amendement n° 141, présenté par M. Paul Chomat, Mme Horvath, M. Duroméa et les membres du groupe communiste et apparenté, est ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 41, substituer aux mots : « des motifs d'ordre technique rendent » les mots : « l'opération projetée présente une spécificité technique exceptionnelle rendant ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement n° 54, mais l'amendement n° 41, qui propose une nouvelle rédaction du premier alinéa de l'article 17, répond aux préoccupations de M. Rigaud.

En effet, nous prévoyons que cet article 17 est dérogoire. Et nous souhaitons, comme lui, que les décrets d'application de cet alinéa soient très précis et très stricts, afin que l'article 17 ne puisse devenir la règle générale, auquel cas cette loi perdrait tout son sens et toute son utilité. Ce premier alinéa ne concerne que des contrats d'ouvrages tout à fait exceptionnels par leur caractère technique et j'espère que M. le ministre pourra, après ces explications, définir le champ d'application de cet article 17.

Il serait très dommageable de se priver de cette formule — que j'ai appelée sans doute abusivement un contrat concepteur-construteur — qui permet, dans la réalisation d'ouvrages spécifiques, d'obtenir, dès leur conception, la conjonction du génie créateur du concepteur et des compétences techniques de l'entrepreneur.

L'amendement n° 41 reprend d'ailleurs, parce que nous y tenons beaucoup, les termes « à un groupement de personnes de droit privé », qui figurent dans le texte du Gouvernement. Il

s'agit bien, en effet, d'associer des concepteurs et des entreprises, et non de confier à une entreprise l'ensemble de l'ouvrage sans qu'intervienne un concepteur pour les problèmes d'esthétique et d'intégration dans le cadre.

M. le président. La parole est à M. le ministre pour donner l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 54 et 41 et pour soutenir le sous-amendement n° 150.

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. L'amendement n° 54 supprime la possibilité d'un contrat portant à la fois sur les études et sur les travaux — ce que l'on a appelé parfois un marché « conception-construction » ou « ensemblier ». Le maintien de cette possibilité me paraît nécessaire, notamment pour certains ouvrages d'infrastructures, tels que les ponts ou des stations de traitement des eaux.

M. Rigaud a exprimé la crainte que cette procédure ne finisse par devenir la norme. En fait, la rédaction de l'article 17 prouve qu'il s'agit d'une procédure exceptionnelle, puisqu'il fait référence à une « spécificité technique particulière ». Il est précisé, par ailleurs, qu'un décret définira le type d'opération concerné, ce qui fixera une limite à ces opérations.

Toutes les garanties sont donc prises pour éviter qu'une telle procédure ne devienne la norme.

Sur l'amendement n° 41, le Gouvernement est d'accord, sous réserve que, après les mots : « personnes de droit privé », soient insérés les mots : « ou, pour les seuls ouvrages d'infrastructure, à une personne de droit privé ». En effet, pour les ouvrages d'infrastructure, on ne peut pas vraiment exclure que le contrat soit passé avec une seule personne.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 54.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Le sous-amendement n° 78 n'est pas soutenu. La parole est à Mme Horvath, pour défendre le sous-amendement n° 141.

Mme Adrienne Horvath. Ce sous-amendement est principalement interrogatif.

Quels sont les travaux ou les ouvrages présentant une telle technicité qu'ils nécessitent leur exclusion des dispositifs du titre II ? Pour aller plus avant, j'aimerais savoir quelles sont les entreprises concernées. N'y a-t-il pas un risque d'extension abusive ?

Pour obvier à ce danger, nous proposons de retenir comme critère de dérogation les opérations qui présentent « une spécificité technique exceptionnelle ».

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les sous-amendements n° 150 et 141 ?

M. Guy Malandain, rapporteur. La commission n'ayant pas examiné les sous-amendements n° 150 et 141, je m'exprimerai à titre personnel.

A partir du moment où le singulier — « personne de droit privé » — ne s'applique qu'aux seuls ouvrages d'infrastructure, je suis favorable au sous-amendement du Gouvernement. En effet, pour tous les ouvrages du bâtiment, il s'agira de « groupements de personnes de droit privé ».

Quant au sous-amendement n° 141, il explicite l'article 17, dans le sens de ce que j'indiquais en défendant l'amendement n° 41.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement n° 141 ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le Gouvernement n'est pas favorable au sous-amendement n° 141 car la notion de « spécificité technique exceptionnelle » est un peu excessive dans la mesure où, pour certains ouvrages d'infrastructure, notamment de traitement des eaux, qui n'ont pas ce caractère exceptionnel, il sera souvent opportun de recourir à cette procédure. La précision introduite par le sous-amendement risquerait de gêner ce type d'opération.

M. le président. La parole est à Mme Horvath.

Mme Adrienne Horvath. Je retire le sous-amendement.

M. le président. Le sous-amendement n° 141 est retiré.

Je mets aux voix le sous-amendement n° 150.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 41, modifié par le sous-amendement n° 150.

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. M. Malandain, rapporteur, a présenté un amendement, n° 42, ainsi rédigé :

« Substituer aux trois derniers alinéas de l'article 17 l'alinéa suivant :

« 2° Un décret fixe les conditions dans lesquelles le maître de l'ouvrage peut adapter les dispositions découlant des articles 7 et 9 à 15 inclus lorsqu'il confie à des personnes de droit privé des missions portant sur des ouvrages réalisés à titre de recherches, d'essais ou d'expérimentation. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. Cet amendement, qui reprend une partie des dispositions du texte gouvernemental, tire les conséquences du 1° tel que le rédige l'amendement n° 41.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 42.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 17, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 17, ainsi modifié, est adopté.)

Article 18.

M. le président. « Art. 18. — La présente loi ne fait pas obstacle à l'application des dispositions de l'article 97 de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions, du second alinéa de l'article 3 de la loi n° 82-659 du 30 juillet 1982 portant statut particulier de la région de Corse (compétences), du premier alinéa de l'article 15 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ainsi que du premier alinéa de l'article 1° et du II de l'article 5 de la loi n° 83-597 du 7 juillet 1983 relative aux sociétés d'économie mixte locales. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 151, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 18 par les alinéas suivants :

« Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux ouvrages d'infrastructure réalisés dans le cadre d'une opération d'aménagement au sens du code de l'urbanisme.

« Les dispositions de la présente loi ne font pas obstacle à ce qu'un concessionnaire d'aménagement continue d'exercer son droit de propriété. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Cet amendement vise à harmoniser les dispositions du présent projet de loi avec les dispositions propres à l'aménagement urbain.

D'une part, les règles relatives aux opérations d'aménagement ne doivent pas permettre de contourner les règles générales relatives à la maîtrise d'ouvrage publique.

D'autre part, l'aménagement a sa logique et sa cohérence, et il serait peu réaliste de dissocier les différents actes qui le composent, c'est-à-dire acquérir les terrains, les aménager, les viabiliser, les céder à des utilisateurs.

Le présent amendement prévoit que les ouvrages d'infrastructure ne seront pas soumis aux dispositions de la loi « maîtrise d'ouvrage publique » lorsqu'ils sont réalisés dans le cadre d'une opération d'aménagement au sens du code de l'urbanisme et visée, je le rappelle, par le projet de loi relatif à l'aménagement que votre assemblée a déjà approuvé en première lecture et que vous examinerez dans quelques instants en deuxième lecture. En revanche, les ouvrages de bâtiments resteront soumis à la présente loi même s'ils sont situés dans une opération d'aménagement.

Quant au dernier alinéa de l'amendement, qui précise que « les dispositions de la présente loi ne font pas obstacle à ce qu'un concessionnaire d'aménagement continue d'exercer son droit de propriété », il tend à maintenir au concessionnaire d'aménagement la possibilité — qui existe déjà aujourd'hui — d'avoir la propriété des ouvrages jusqu'alors remis au maître de l'ouvrage concédant.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Guy Malandain, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement, mais, à titre personnel, je suis favorable à son adoption.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 151.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 18, modifié par l'amendement n° 151.
(L'article 18, ainsi modifié, est adopté.)

Article 19.

M. le président. « Art. 19. — La présente loi n'est pas applicable aux opérations de restauration des édifices protégés en application de la loi du 31 décembre 1913 modifiée sur les monuments historiques.

« Il est ajouté à l'article 9 de cette loi un quatrième alinéa ainsi rédigé :

« L'Etat peut, par voie de convention, confier le soin de faire exécuter ces travaux au propriétaire ou à l'affectataire. »

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'article 19.

(L'article 19 est adopté.)

Article 20.

M. le président. « Art. 20. — Sont abrogés :

« 1° L'article 52 de la loi du 27 février 1912 portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1912, ensemble l'acte dit loi du 11 décembre 1940 relatif aux honoraires alloués pour la direction des travaux d'architecture exécutés au compte de l'Etat ;

« 2° L'article 79 de la loi n° 53-80 du 7 février 1953 relative au développement des dépenses d'investissement pour l'exercice 1953.

« L'article 85 de la loi n° 47-1465 du 8 août 1947 relative à certaines dispositions d'ordre financier sera abrogé, en tant qu'il concerne l'Etat et les établissements publics nationaux, à la date d'entrée en vigueur des dispositions prévues aux articles 13 et 14. »

M. Malandain, rapporteur, a présenté un amendement, n° 43, ainsi rédigé :

« Après le troisième alinéa de l'article 20, insérer l'alinéa suivant :

« L'article 3 de la loi n° 59-912 du 31 juillet 1959 relative à l'équipement sanitaire et social. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Guy Malandain, rapporteur. On croit souvent que les derniers articles d'un projet n'ont pas d'importance. Les abrogations proposées à l'article 20 permettent pourtant d'assainir utilement différents textes législatifs.

La commission, sur son initiative, a présenté cet amendement n° 43 afin de supprimer l'article 3 de la loi du 31 juillet 1959. En effet, aux termes de cet article, pour qu'un architecte puisse étudier des équipements sanitaires et sociaux, il doit être en mesure de fournir des références en la matière. C'est un non-sens. Cet amendement libère enfin les architectes de cette contradiction : tous pourront se présenter, sans agrément préalable, pour réaliser l'étude de l'équipement sanitaire et social projeté.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 43.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 20, modifié par l'amendement n° 43.
(L'article 20, ainsi modifié, est adopté.)

Vota sur l'ensemble.

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Vuillaume.

M. Roland Vuillaume. Nous voici parvenus au terme de l'examen de ce texte, à la fois technique et politique.

Je dois reconnaître qu'il y a quelques points positifs — mais bien peu, hélas ! — dans le projet qui va être soumis à notre vote.

Vous avez admis qu'il existait en France une architecture de qualité et une ingénierie réputée et l'esquisse de définition de la mission de base constitue un progrès par rapport à la rédaction initiale. Vous avez mis l'accent, à juste titre, sur la notion d'organisation du cadre bâti et M. le rapporteur s'est même dit intimement d'accord avec moi lorsque j'ai défendu, avant de le retirer, mon amendement qui tendait à ce que le contrôle architectural n'incombe pas au mandataire, qui, le plus souvent, n'est pas un spécialiste en architecture, mais au concepteur du projet.

Donc, je crois que tous ceux qui se sentent responsables sont d'accord pour admettre que la qualité architecturale est une chose importante. Vous avez même précisé, monsieur le ministre, que mon argumentation était juste, de même que vous avez reconnu le bien-fondé des arguments que j'ai présentés à l'appui de l'amendement n° 28.

Cela dit, la discussion des articles a confirmé les intentions politiques du Gouvernement. N'avez-vous pas dit, monsieur le rapporteur, que « la relative complexité de ce projet ne doit pas en masquer l'importance politique ». Ce sont vos premiers mots dans la discussion générale.

Oui, ce projet technique — et l'on sait qu'en matière de technique on ne peut pas tricher — fort complexe pour les non-initiés, est aussi politique.

Pourquoi politique ? Nous considérons que l'article 6 porte atteinte à la liberté du maître d'ouvrage puisque celui-ci ne pourra pas choisir un conducteur d'opérations parmi les professionnels privés.

Lorsque j'ai posé une question à ce sujet, monsieur le ministre, vous m'avez répondu que vous étiez d'accord avec M. Millier. Pour moi, ce n'était pas une réponse. Je ne vols toujours pas pourquoi un maître d'ouvrage public, un maire, une collectivité quelconque, un président de Sivom ne peuvent pas prendre à leur service un conducteur d'opérations privé !

En ajoutant qu'« une personne physique n'est pas en mesure de conduire une intervention d'assistance générale à caractère administratif, financier, technique » vous avez ainsi mis en cause les qualités professionnelles des architectes, des ingénieurs-conseils, des techniciens, des économistes et des spécialistes du bâtiment.

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Quoi ?

M. Roland Vuillaume. Et je vous avais répondu que c'était mal connaître la profession, vous proposant même de vous donner des adresses.

Sur ce point, donc, nous ne pouvons être d'accord avec vous, d'autant que vous faites la part belle au secteur public. Lorsque j'ai proposé de préciser les responsabilités et de définir les limites des attributions confiées aux mandataires, vous avez fait rejeter mes amendements. Or voici la proposition qui m'a été faite — je suis maire d'une commune — par une société d'économie mixte. Vous allez voir jusqu'où vont les choses !

« En ce qui concerne plus particulièrement les projets d'aménagement de lotissement... nous sommes en mesure de vous apporter notre concours pour participer aux études préalables ; élaborer le bilan financier prévisionnel ainsi que les différents dossiers administratifs et documents juridiques » — sur ce point je suis d'accord ; « assurer la réalisation d'ouvrages et, à ce titre, acheter les terrains, commander les travaux d'aménagement aux différentes entreprises, lancer les consultations, passer et gérer les marchés, payer les entreprises, commercialiser les terrains auprès des constructeurs de logements individuels ou collectifs, signer des compromis de vente, actes de vente, percevoir des recettes de cession, souscrire... les emprunts nécessaires à la bonne gestion de l'opération, assurer le suivi financier de l'opération dans le respect du bilan d'origine et la mise à jour annuelle du bilan. »

Ce sont là les missions que certains établissements publics proposent même aux maires de chefs-lieux de canton qui ne disposent d'aucune structure technique !

Tout cela coûte cher, et renchérit d'autant le coût de la construction : une telle mission revient à 9 ou 10 p. 100 du prix de vente, et non pas des travaux. A cela il faut ajouter les honoraires de la maîtrise d'œuvre, ce qui est tout à fait normal, les honoraires de la conduite d'opérations, qui peuvent atteindre 2 p. 100 dans certaines régions, et tout le reste. On s'étonne après que le bâtiment soit cher !

Lorsqu'un maître d'ouvrage confie ces missions à un établissement public, à une société d'économie mixte, ceux-ci peuvent évidemment sous-traiter certaines études d'ingénierie ou autres à certains B.E.T. Il en est qui ont eu les honneurs de la presse — tout le monde me comprendra !

Votre projet, monsieur le ministre, a un caractère déclaratif et l'on saisit difficilement les intentions précises dont il est porteur.

M. le président. Puis-je vous demander de conclure, monsieur Vuillaume ? Vous avez dépassé votre temps de parole.

M. Roland Vuillaume. En conclusion, donc, le groupe R.P.R. — comme le groupe U.D.F., qui s'est déjà prononcé — votera contre ce projet. Demain, lorsque l'alternance jouera, nous redonnerons plus de responsabilité, plus de liberté aux maîtres d'œuvre, aux maîtres d'ouvrage et à tous ceux qui travaillent dans le bâtiment et les travaux publics !

M. le président. La parole est à Mme Horvath.

Mme Adrienne Horvath. Monsieur le ministre, le projet de loi initial attirait trois critiques, dont nous avons dit l'importance et qui interdisaient l'approbation du groupe communiste.

Nous n'acceptons pas que soient « déresponsabilisés » les maîtres d'ouvrage par des délégations excessives de leurs prérogatives. Nous refusons également l'amointrissement des missions de maîtrise d'œuvre, leur confusion avec celle des entrepreneurs. Nous combattons enfin la place dominante laissée aux entreprises générales au niveau de la conception et même de la construction.

L'Assemblée a considérablement corrigé le texte initial sur les deux premiers points.

Toutefois, nous n'approuvons pas la rédaction retenue pour l'article 12, différente de celle proposée par la commission qui proposait que les entreprises n'interviennent pas dans le vote concernant la rémunération des missions.

Dès lors, le groupe communiste s'abstiendra sur ce projet de loi.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Au terme de ce débat, qui fut extrêmement utile, je tiens à remercier l'Assemblée pour les enrichissements qu'elle a apportés à ce texte.

Monsieur Vuillaume, je ne puis que regretter certains de vos propos, notamment lorsque, répondant au rapporteur, vous avez déploré que ce texte soit « politique ». Après tout, que l'Assemblée nationale fasse de la politique ne me choque pas. Sinon, à quoi servirait-elle ? Pour moi, et c'est sans doute ce qui nous sépare, faire de la politique est une bonne chose, si l'on prend le terme « politique » dans son sens étymologique : ce qui est relatif à la vie de la cité. Préciser le rôle des architectes, chercher à améliorer le cadre de vie et la qualité de la construction c'est, étymologiquement, faire de la politique, et cela n'a pas grand-chose à voir, me semble-t-il, avec les joutes et les affrontements politiques dont notre pays est si friand. C'est tout à votre honneur, mesdames, messieurs les députés, de faire véritablement de la politique et, si tel est le cas aujourd'hui, permettez-moi de vous en féliciter.

Là où le mot « politique » a une connotation péjorative, c'est lorsque vous vous permettez, monsieur Vuillaume, de faire une confusion qui frise l'amalgame. Mais je veux bien croire que vous n'avez pas eu conscience de ce que vous disiez, en laissant entendre que j'avais mis en cause la qualité des maîtres d'œuvre.

Les maîtres d'œuvre, monsieur Vuillaume, je les connais fort bien, comme je connais les maîtres d'ouvrage et les entreprises. C'est ma mission, c'est ma fonction que de les rencontrer fréquemment, individuellement ou par le truchement des groupements qui les représentent. Oui, je les connais et j'apprécie leurs qualités.

Revenant sur la discussion que nous avons eue avant-hier, vous avez fait une autre confusion — je veux croire que celle-là non plus n'était pas volontaire — entre la mission de maîtrise d'œuvre et celle de conducteur d'opération. Je n'ai jamais prétendu que les maîtres d'œuvre n'avaient pas la compétence pour remplir — ils s'en acquittent toujours fort bien — la mission de maîtrise d'œuvre. Je me réfèrais simplement au rapport Millier, qui a été abondamment cité ici, et par vous-même à plusieurs reprises, et dont, je l'espère, vous avez tous les passages importants présents à l'esprit.

Vous savez fort bien — reportez-vous, monsieur Vuillaume, au dernier alinéa de la page 28 de son rapport — que : « la conduite d'opérations est de nature différente de la maîtrise d'œuvre. Elle participe à l'autorité publique dont est investi le maître d'ouvrage. Elle ne peut donc être confiée qu'à un organisme public de caractère technique et sans but lucratif ».

Voilà ce que disait M. Millier, voilà ce que j'ai rappelé avant-hier en affirmant que la mission de conduite d'opération ne pouvait pas être confiée, pour les raisons que j'ai exposées, à une seule personne. J'espère vous avoir cette fois-ci convaincu, monsieur Vuillaume.

Sur plusieurs points, l'Assemblée nationale est tombée d'accord, ce dont je me félicite. Je ne rappellerai pas l'importance du principe de la négociation entre partenaires à l'acte de construire. Je crois que l'adhésion des acteurs est un facteur d'efficacité pour l'application ultérieure des règles retenues au niveau de la réalisation de chaque œuvre. La rencontre périodique des partenaires permettra la confrontation des points de vue et le dialogue sur les pratiques et les contraintes de chacun. Les entreprises seront parties prenantes aux négociations pour la définition des éléments des missions de maîtrise d'œuvre.

A cet égard, je regrette à nouveau les attaques, que je considère comme déplacées, lancées ici ou là contre les entreprises. Je l'ai déjà souligné à de nombreuses reprises : nous avons besoin de tous les partenaires, sans exclusive, pour améliorer et moderniser les pratiques de conception et de réalisation, pour tirer profit des innovations technologiques et des évolutions des procédés de construction ou de mise en œuvre des matériaux.

Nous avons, ne l'oublions pas, à concilier en permanence les impératifs de qualité, notamment architecturale, et les impératifs de performance économique. Comment pourrions-nous y parvenir en excluant tel ou tel, en opposant les professionnels entre eux, comme certains nous y invitent, ou en opposant les architectes ou les ingénieurs aux entreprises ?

Les négociations seront donc équilibrées car seront toujours présents les maîtres d'ouvrage, l'Etat étant par conséquent partie prenante, les maîtres d'œuvre et, pour la définition des missions de maîtrise d'œuvre, les entreprises.

Nous avons par ailleurs dégagé ensemble, ce dont je me félicite également, une solution positive, en ce qui concerne la mission de base.

Voilà donc un dispositif complet et cohérent qui permettra des négociations sérieuses et approfondies. Ce dispositif, qui constitue, me semble-t-il, un progrès, s'intègre dans la politique du Gouvernement en faveur d'une architecture de qualité, qui vise à améliorer le cadre de vie de nos concitoyens et à aider tous les professionnels qui y contribuent.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

Suspension et reprise de la séance.

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures, est reprise à dix-sept heures vingt.)

M. le président. La séance est reprise.

— 3 —

URBANISME AU VOISINAGE DES AERODROMES

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi relatif à l'urbanisme au voisinage des aéroports (n° 2393, 2476).

La parole est à M. Le Baill, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Georges Le Baill, rapporteur. Monsieur le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, mes chers collègues, comme beaucoup d'autres grands équipements, les aéroports, et notamment les plus importants d'entre eux, sont à la fois sources de richesse, facteurs d'amélioration des conditions de vie et d'activité de tous ceux qui les utilisent, et sources de nuisances, en particulier sonores, pour des populations de plus en plus nombreuses.

Face aux problèmes qu'ils posent, comme à tous les problèmes de cette nature, la préoccupation des pouvoirs publics ne peut être que de rechercher un équilibre entre des exigences contradictoires : d'une part, celles du développement nécessaire des activités économiques et, d'autre part, celles de la qualité de la vie des populations riveraines des équipements les plus importants.

Dans le cas particulier des nuisances sonores liées au voisinage des aérodromes, les problèmes à résoudre sont loin d'être mineurs, y compris d'un point de vue quantitatif. On estime en effet que 350 communes sont aujourd'hui confrontées à de telles nuisances, ces communes représentant une population totale de six millions d'habitants. Quant aux riverains d'aérodromes directement exposés au bruit provoqué par ces installations, on peut estimer leur nombre à un million.

Le conseil des ministres du 2 mars 1983 a témoigné de la volonté du Gouvernement de s'engager dans une véritable relance de la politique d'amélioration des conditions de vie des riverains d'aérodromes, sur la base, pour l'essentiel, des propositions du groupe de travail présidé par M. Gabolde.

Le projet de loi qui nous est soumis est un élément essentiel de cette politique d'ensemble, dont j'analyserai rapidement les éléments.

En ce qui concerne les actions de prévention du bruit des avions, de nombreuses mesures ont été prises, tant au niveau international que national. Elles vont de pair avec une politique d'incitation à l'égard des constructeurs aéronautiques et des compagnies aériennes, et cherchent en particulier à agir sur la conception des avions.

Il ne faut pas oublier que les avions les plus bruyants représentent encore 70 p. 100 de la flotte mondiale et que la France, qui accueille de nombreux avions appartenant à des compagnies étrangères sur ses aéroports, se trouve largement dépendante de l'application faite par les pays étrangers des normes internationales.

Sous l'effet des mesures réglementaires, quelles que soient leurs limites, liées au rythme du renouvellement de la flotte des compagnies aériennes, et sous celui des progrès technologiques, les avions sont devenus de moins en moins bruyants. Dans le domaine des moteurs, les considérations d'économies d'énergie ont joué, jusqu'à présent, dans le même sens que les préoccupations de lutte contre le bruit. La première génération de moteurs à réaction produisait un bruit de 89 EPNdb sur une zone de 75 kilomètres carrés; la deuxième génération réduisait l'empreinte au sol à 25 kilomètres carrés et la troisième génération à 10 kilomètres carrés.

Il faut cependant souligner que la limite principale des actions de réduction du bruit des avions reste la vitesse de renouvellement des flottes aériennes, tant françaises qu'étrangères, laquelle dépend largement du taux d'investissement des compagnies, et donc de leur capacité de financement.

Dans le domaine des mesures de réparation des préjudices dus au bruit des avions, le rapport Gabolde avait critiqué le système de taxe parafiscale institué par le décret du 13 février 1973.

Ce système avait en effet plusieurs inconvénients auxquels, dans la ligne du rapport Gabolde et des mesures annoncées par le conseil des ministres du 2 mars 1983, le décret du 11 janvier 1984 a tenté de porter remède, en instituant une redevance complémentaire à la redevance d'atterrissage, dite redevance pour atténuation des nuisances phoniques.

La taxe parafiscale créée en 1973 n'était applicable qu'aux riverains des aéroports d'Orly et de Roissy-en-France et ne concernait donc pas les aéroports de province, y compris les plus importants d'entre eux, alors que certains étaient situés dans des zones fortement urbanisées et engendraient donc des nuisances comparables à celles des aéroports parisiens. Au contraire, la redevance pour atténuation des nuisances phoniques est perçue, aux termes du décret du 11 janvier 1984, sur certains aérodromes désignés par décret en Conseil d'Etat. La réforme met donc fin à l'inégalité de situation flagrante qui existait entre les riverains des différents aéroports.

Par ailleurs, en raison de son caractère forfaitaire, la taxe parafiscale n'était en aucune manière modulée en fonction du bruit des avions. C'est ainsi que, comme le notait le rapport Gabolde, « une Caravelle bruyante transportant cent passagers entre Paris et Lyon payait cent francs de taxe, alors qu'un Airbus, beaucoup plus silencieux, transportant trois cents personnes entre Paris et Moscou, devait payer neuf cents francs. »

Un tel système n'incitait pas, à l'évidence, les compagnies aériennes à renouveler leur flotte, en particulier dans un sens favorable à la lutte contre le bruit. Pour que cette incitation soit réelle, il convenait que le prélèvement opéré en faveur des fonds d'indemnisation des riverains soit variable en fonction du bruit des avions. La nouvelle redevance instituée par le décret du 11 janvier 1984 répond à cette condition.

En ce qui concerne l'aide financière il a été décidé de porter à 80 p. 100 des travaux d'insonorisation effectués chez particuliers la part prise en charge par le fonds d'aide aux riverains, sans limitation du nombre de pièces par logement, alors que cette part n'était antérieurement que des deux tiers des travaux.

Par ailleurs, le rapport Gabolde avait souhaité que soit mise en place, en liaison avec l'évolution des règles d'urbanisme et d'indemnisation, une concertation permanente entre les riverains, les utilisateurs et les gestionnaires d'aérodromes, cette concertation devant tenir compte en particulier des problèmes de nuisances.

Comme on le verra tout à l'heure, les dispositions relatives, au sein du projet de loi qui nous est soumis, aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit, répondent à cette préoccupation. Mais cette dernière a aussi été prise en compte dès le conseil des ministres du 2 mars 1983, qui a posé le principe de la création de commissions consultatives auprès de chaque aérodrome civil ou militaire dès lors qu'une collectivité locale concernée le demande. Cette décision a trouvé sa traduction concrète dans la circulaire du 29 août 1983 pour ce qui concerne les aérodromes civils, et dans celle du 8 août 1984 pour les aérodromes militaires.

Quant aux compétences de cette commission, la circulaire du 29 août 1983 prévoit qu'elle doit être consultée sur la définition des zones d'exposition au bruit, sur toute modification de la consistance des installations ou des conditions d'exploitation de l'aérodrome ayant une incidence significative sur l'environnement et, enfin, sur l'institution, s'il y a lieu, d'un système d'aide aux riverains.

Dans le cadre d'une telle politique, la maîtrise de l'urbanisation devait occuper une place éminente, parmi les actions de prévention des nuisances sonores; le projet de loi qui nous est soumis répond à cette préoccupation.

Aujourd'hui, la mise en œuvre de la décentralisation rend nécessaire l'élaboration d'un texte de nature législative qui, seul, peut être opposable aux documents d'urbanisme établis par les collectivités locales. De plus, il convient de combler le vide juridique qui apparaîtra à partir du 1^{er} octobre 1985, date à laquelle expirera la validité de la directive de 1977 en tant que prescription d'aménagement national, reconnue par l'article L. 111-14 du code de l'urbanisme, issu de la loi du 7 janvier 1983.

Le présent projet de loi s'inspire, en les adaptant, des prescriptions d'une circulaire élaborée en 1973 valant directive d'aménagement national, approuvée par un décret en date du 22 septembre 1977 et modifiée par un décret en date du 12 mai 1981. Il tend à limiter le nombre d'habitants soumis aux nuisances des bruits d'avions et à limiter l'extension de l'urbanisme dans les zones de bruit.

En ce qui concerne l'adaptation des prescriptions d'urbanisme au contrôle de la décentralisation et aux nécessités de la concertation, j'insisterai sur divers points.

Les prescriptions particulières aux zones de bruit des aérodromes s'imposeront aux documents locaux de planification urbaine. Il sera en particulier possible d'invoquer la non-compatibilité d'un plan d'occupation des sols rendu public ou approuvé avec ces dispositions particulières.

Les nouvelles règles relatives aux zones de bruit seront opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions ou installations.

Ces dispositions particulières seront obligatoirement applicables autour des aérodromes classés en catégories A, B et C par le code de l'aviation civile. En outre, l'autorité administrative pourra dresser et compléter la liste des aérodromes civils ou militaires n'appartenant pas à l'une de ces trois catégories, mais autour desquels s'appliqueront les dispositions législatives relatives aux zones de bruit.

L'établissement du plan d'exposition au bruit restera de la compétence de l'autorité administrative mais donnera lieu à une consultation des communes concernées et à une enquête publique, selon la procédure renforcée prévue par la loi sur la démocratisation des enquêtes publiques. Le plan d'exposition au bruit sera annexé au plan d'occupation des sols.

La commission de la production et des échanges vous propose également de prévoir la consultation des commissions locales consultatives de l'environnement et de rendre obligatoire leur création.

Le plan d'exposition au bruit prendra toujours en compte non pas la situation de l'aérodrome concerné au moment de sa construction, mais les prévisions de développement de l'activité aérienne, l'extension prévisible des infrastructures et les procédures de circulation aérienne. Il devra distinguer trois zones de bruit décroissant autour des aérodromes, dites zones A, B et C. Le projet de loi donne sur ce point une certaine souplesse en permettant une modulation des valeurs d'indice définissant les zones de bruit en fonction de la situation particulière de chaque aérodrome et de son environnement, la région étant consultée sur cette modulation.

Le rapporteur a fait adopter par la commission un amendement tendant à ce que la modulation régionale des indices servant à délimiter les zones de bruit prenne tout particulièrement en compte les aérodromes utilisés pour la formation aéronautique civile ou militaire, dont les conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne les trajectoires suivies par les avions, sont sensiblement différentes de celles des aérodromes affectés à l'aviation commerciale.

Par ailleurs, le texte renvoie à l'autorité administrative le soin de prévoir les conditions dans lesquelles seront fixées les valeurs d'indice et laisse donc ouverte la possibilité d'un maintien du système, actuellement employé en France, de l'indice psychique, ou d'une réforme qui pourrait aller dans le sens de l'harmonisation internationale des normes de bruit des aéronefs.

Quant à la limitation des conditions d'utilisation des sols en fonction de l'intensité du bruit pour les constructions à usage d'habitation, le texte apporte diverses précisions.

Dans les zones de bruit fort, dites A, toute nouvelle construction à usage d'habitation demeure interdite, à l'exception des logements et équipements publics ou collectifs nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci.

De même, en zone B et dans les secteurs déjà urbanisés de la zone A, sont autorisés les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises ainsi que les constructions à usage d'habitation nécessaires à l'activité agricole. Dans les zones A et B seront également autorisées les opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant ainsi que l'amélioration ou la reconstruction des constructions existantes, à la condition qu'elles n'entraînent pas un accroissement du nombre d'habitants exposés aux nuisances sonores.

Dans les secteurs déjà urbanisés desservis par les équipements existants et situés en zone C, les constructions individuelles non groupées à usage d'habitation ainsi que l'amélioration, la rénovation et la réhabilitation ou la reconstruction de l'habitat existant seront autorisées à la condition qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil existante.

Ce projet de loi rend obligatoire, pour toutes les constructions autorisées dans les zones de bruit, et pas seulement pour les constructions à usage d'habitation, la mise en œuvre de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction et d'habitation.

Il prévoit deux dispositions relatives à l'information des personnes qui souhaitent construire dans une zone de bruit : le certificat d'urbanisme doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique ; le permis de construire doit mentionner la situation de la construction au regard des zones de bruit. Il convient toutefois, selon la commission, de le compléter de manière à imposer cette obligation non seulement dans le cas du permis de construire mais aussi pour toutes les formes d'autorisation d'utiliser le sol.

En conclusion, la commission de la production et des échanges vous demande d'adopter le projet de loi n° 2393 relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, compte tenu des observations qui précèdent et des amendements qui vous seront proposés tout à l'heure.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.

M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, chacun le sait, le bruit est une grave nuisance. Il a des conséquences humaines et sociales sérieuses par ses effets directs sur la santé et sur la qualité de la vie des populations qui y sont exposées. Le problème est particulièrement difficile aux abords des aérodromes, notamment de ceux qui sont très proches des zones urbanisées.

Une première circulaire datant de 1973 — dont les dispositions ont été reprises par le décret du 22 septembre 1977 et complétées par le décret du 12 mai 1981 — valant directive d'aménagement national, atteste l'intérêt porté par les pouvoirs publics à cette question.

En effet, les enjeux sont importants : il s'agit, d'une part, de protéger les populations de nuisances dont les effets ne sont plus à démontrer et, d'autre part, de sauvegarder et d'assurer dans des conditions satisfaisantes le fonctionnement des équipements d'infrastructure d'intérêt national et d'importance primordiale pour la vie économique que représentent les aérodromes.

Pour l'ensemble de ces motifs, les textes de 1977 et 1981 interdisaient ou limitaient, selon les cas, la construction de nouveaux immeubles destinés à l'habitation et d'équipements collectifs pouvant contribuer au développement de l'urbanisation dans les zones les plus proches des aérodromes, afin de ne pas augmen-

ter le nombre des personnes habitant dans des secteurs soumis aux nuisances.

Les conditions d'application de ces mesures n'ont pas été sans susciter des critiques, voire des contestations. C'est pourquoi, et préalablement à toute mesure nouvelle — le rapporteur l'a rappelé il y a un instant — un groupe de travail interministériel présidé par M. Christian Gatoalde a été constitué en 1982 en vue d'identifier les problèmes, d'entendre les parties intéressées et d'évaluer les enjeux.

Ont été associés à cette réflexion les représentants du Parlement, des administrations, des communes, des associations de riverains et des compagnies de transport aérien, en vue d'examiner l'ensemble des problèmes liés au bruit. Les conclusions de ces travaux ont conduit le Gouvernement à préparer un projet de loi destiné à assurer, dans le contexte nouveau de la décentralisation, la maîtrise de l'urbanisation aux abords des aérodromes.

Le texte qui vous est soumis aujourd'hui doit se substituer à la directive de 1977 modifiée en 1981, que l'article 73 de la loi du 7 janvier 1983, relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, a validée jusqu'au 1^{er} octobre 1985. C'est la seconde directive d'aménagement national à faire l'objet d'un projet de loi d'aménagement et d'urbanisme après celle relative au développement et à la protection de la montagne.

Ce texte, s'il est adopté par le Parlement, sera introduit dans le code de l'urbanisme, au titre IV du livre I^{er}, intitulé « Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes », dans les articles L. 147-1 et suivants.

Ce projet a fait l'objet de travaux préparatoires importants, fondés, je l'ai rappelé, sur les conclusions et propositions d'un groupe interministériel. Il tire également les conséquences des difficultés quotidiennes apparues sur le terrain, suite aux projets de construction et d'urbanisation dans les zones exposées au bruit. Ces projets ne vont pas sans poser des problèmes délicats, en particulier aux riverains des aérodromes. Le Gouvernement en est tout à fait conscient, mais ces problèmes peuvent trouver leur solution dans un dispositif d'aide aux riverains, tendant à leur permettre d'effectuer les travaux nécessaires pour obtenir notamment un meilleur confort acoustique. Des dispositions ont été prises en ce sens l'an passé et ont été confirmées par un récent décret de 1984, qui organise, sur la base d'une redevance complémentaire de la redevance d'atterrissage, modulée en fonction du bruit des avions, un système d'aide aux riverains. Ce dispositif est aujourd'hui applicable aux deux aérodromes d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle ; le Gouvernement envisage de l'étendre à des aérodromes importants de province, tel celui de Marseille-Marignane.

Cette importante question ainsi que celle de la responsabilité des aéronefs en matière de bruit sont spécifiques et le Gouvernement étudie actuellement des mesures particulières relevant de la législation relative à l'aviation civile.

Le projet de loi qui vous est soumis vise essentiellement trois objectifs.

Premier objectif : veiller à l'amélioration du cadre de vie des habitants. Le dispositif de ce projet repose sur une évaluation aussi rationnelle que possible de la gêne créée par le bruit des aéronefs. Cette évaluation est traduite par un document graphique appelé le plan d'exposition au bruit. Ce document, qui a déjà fait ses preuves depuis une dizaine d'années pour environ cent cinquante aérodromes civils et militaires, constituera la référence indispensable en vue d'organiser l'urbanisation autour des aérodromes. Il est établi en prenant en compte, notamment, le nombre de mouvements d'avions de jour ou de nuit, l'évolution prévisible du trafic aérien et les modifications technologiques propres à la navigation aérienne. Il définit ainsi, à partir de ces données, les zones de bruit fort, dites A et B, et les zones de bruit modéré, dites C.

Je précise que les valeurs des indices à partir desquels sont définies les zones peuvent être modulées pour tenir compte de la situation particulière de tel ou tel aérodrome. A cet égard, le projet de loi est très clair : l'objectif est bien d'éviter l'installation de nouvelles populations dans les zones de bruit. Il en serait ainsi, par exemple, dans le cas de la réalisation d'équipements publics générateurs d'urbanisations nouvelles ou dans celui de la construction groupée d'immeubles d'habitation, qui ne peuvent donc être admis dans ces zones.

Il ne s'agit pas pour autant d'enfermer les habitants actuels dans des sortes de périmètres interdits ou il serait de plus en plus incommode de vivre. Pour cette raison, dans toute zone de bruit, les opérations de rénovation des quartiers et de réhabilitation de l'habitat existant peuvent être autorisées, si elles sont par ailleurs conformes aux dispositions du document d'urbanisme applicable.

Il est en outre précisé que toutes les constructions qui seront admises en zones de bruit devront faire l'objet de mesures d'isolation acoustique. Le public sera systématiquement informé de cette obligation à l'occasion de la délivrance des certificats d'urbanisme et des autorisations d'occuper ou d'utiliser le sol.

J'ajoute que la politique de mon ministère en matière d'aides au logement assure une cohérence avec ces dispositions d'urbanisme puisque ces aides ne sont accordées que si les habitations concernées sont implantées dans le respect des règles d'aménagement et d'urbanisme.

Le deuxième objectif de ce projet de loi est d'assurer une meilleure concertation pour la définition des zones de bruit. En effet, ce texte prévoit que le plan d'exposition au bruit sera, d'une part, proposé par le commissaire de la République à la consultation des communes intéressées et, d'autre part, soumis à enquête publique, selon les modalités de la loi du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

J'ai relevé que des amendements visant à instituer une commission consultative avaient été déposés. Je tiens dès à présent à exprimer mon accord sur le principe d'une telle proposition, sous réserve d'en examiner les modalités d'application. Nous aurons l'occasion d'en discuter lors de l'examen des articles.

Troisième objectif : garantir l'équilibre des compétences en matière d'urbanisme.

Le texte qui vous est soumis est un projet de loi d'aménagement et d'urbanisme au sens de la loi du 7 janvier 1983 et de l'article L. 111-1 du code de l'urbanisme. Il s'agit bien d'un progrès puisque les dispositions proposées seront non plus seulement applicables aux permis de construire mais aussi, et en premier lieu, aux documents d'urbanisme. Cela signifie, et cela me semble essentiel, qu'il reviendra aux commissaires de la République, lors de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme, de porter à la connaissance des communes le contenu des principes de la loi et des plans d'exposition au bruit.

Les communes concernées seront ainsi invitées à conduire une réflexion approfondie sur les meilleures conditions de leur développement et de leur aménagement en tenant compte des nuisances phoniques dues au voisinage des aérodromes. L'exigence de la protection contre le bruit pourra donc être intégrée dans la démarche d'ensemble des communes ou des groupements de communes en matière d'aménagement et d'urbanisme.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, les dispositions principales de ce projet de loi. Celui-ci offre un cadre simple et clair pour la mise en œuvre de règles précises d'utilisation des sols situés au voisinage des aérodromes. Il contribuera à l'amélioration du cadre de vie quotidien des populations et des collectivités. C'est pourquoi je considère — et j'espère que vous partagerez mon point de vue — qu'il représente une avancée dans la protection de nos concitoyens contre les nuisances du monde moderne.

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Nungesser.

M. Roland Nungesser. Monsieur le ministre, le projet que vous nous présentez a l'avantage de donner une valeur légale à la réglementation adoptée en 1977. Mais je voudrais, au nom de mon groupe, regretter que, dans certaines de ses dispositions, il n'ait pas tiré toutes les conséquences pratiques des orientations qu'il esquisse.

Ainsi, l'orientation fondamentale, telle qu'elle est soulignée dans l'exposé des motifs lui-même, est de limiter le nombre d'habitants soumis aux nuisances. Sans doute des dispositions opportunes concernent-elles la force légale des plans d'exposition au bruit et comportent-elles des restrictions modulées de construction selon les zones A, B et C. Mais le texte proposé pour l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme autorise tout de même, dans les zones A et B, la rénovation et la réhabilitation, voire la reconstruction de certaines habitations. Ce texte incitera donc des habitants mal logés à rester dans les zones de nuisances, et c'est pourquoi nous avons déposé un amendement qui prévoit que les crédits qui pourraient être utilisés pour cette rénovation, cette réhabilitation ou cette reconstruction soient plutôt utilisés pour faciliter le transfert des populations dans des zones qui ne sont pas soumises aux nuisances.

Nous regrettons qu'on aille jusqu'à prévoir, en zone de bruit C, une augmentation du nombre des habitants — sans doute d'une façon modérée — en autorisant les implantations pavillonnaires. La règle devait être celle que vous fixez vous-même dans l'exposé des motifs : faire en sorte qu'il n'y ait pas d'augmentation du nombre d'habitants soumis aux nuisances de bruit.

Nous voudrions exprimer un deuxième regret, quant à l'aboutissement que nous aurions souhaité des orientations définies.

Dans le texte proposé pour l'article L. 147-5, il est précisé que 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 ». Sans doute toute construction d'habitation dans les zones A et B est-elle interdite, mais le texte proposé pour l'article L. 147-4 du code de l'urbanisme n'interdit pas formellement, quant à lui, que le développement de l'activité aérienne puisse comporter ultérieurement l'utilisation de nouvelles pistes ou la remise en service de pistes jusqu'alors inutilisées, ce qui, évidemment, étendrait les zones de nuisances.

Un tel cas s'est produit il y a quelques années pour Orly. L'Aéroport de Paris envisageait de rouvrir la piste n° 4, et il a fallu la mobilisation des habitants des zones proches pour que soit abandonné ce projet qui allait à l'encontre de toutes les règles d'urbanisme fixées, approuvées et appliquées jusqu'alors et en vertu desquelles la population concernée s'était légitimement implantée à l'abri des nuisances.

C'est pour éviter de telles situations que nous vous proposons un amendement tendant à interdire ce genre de modifications, même si celles-ci sont justifiées par les besoins du développement du trafic aérien.

D'une façon générale, il semble que les règles d'urbanisme devraient avoir prépondérance même sur les besoins d'extension de ce trafic. Du reste, l'exemple en est donné par cette affaire de la piste n° 4. J'ai assisté, avec d'autres élus et les représentants des comités de défense, à des réunions de concertation avec les techniciens d'Aéroport de Paris, qui nous ont démontré, statistiques irréfutables à l'appui, qu'on ne pouvait faire autrement, qu'il fallait rouvrir cette piste, quels qu'en soient les inconvénients. Finalement, la réaction des populations riveraines a été telle que le projet de réouverture a été abandonné. Il fallait donc croire qu'il existait des solutions de rechange bien que, jusqu'alors, on nous eût démontré qu'il n'était pas possible d'en trouver.

Notre troisième regret concerne la concertation, très large, prévue dans le texte proposé pour l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme. Notre regret sera même double : d'une part, en effet, on a rejeté les études d'impact, que visait du reste un amendement de M. Paul Chomat. Pourtant, ces études auraient offert une plus grande garantie quant à la concertation avec les populations riveraines et quant à la prise en compte des protestations ou simplement des suggestions de celles-ci. D'autre part, la consultation sur le plan régional n'est pas prévue. Or la région est incontestablement la collectivité qui est le plus en mesure — plus en tout cas que certaines communes fort modestes — de faire établir une expertise, une contre-expertise, de faire appel à des personnes pouvant, comme dans l'affaire de la piste n° 4, répondre aux arguments techniques exposés *ex cathedra* à des profanes. Il aurait donc fallu prévoir la consultation de la région et nous défendrons un amendement allant dans ce sens.

En effet, il faut bien reconnaître que, lorsqu'il s'agit de problèmes d'urbanisme engendrés par la proximité d'aéroports internationaux, tels que ceux d'Orly ou de Roissy, l'ampleur de ces problèmes, la superficie des zones concernées relèvent beaucoup plus de la compétence régionale que de la compétence communale.

Monsieur le ministre, sous réserve de votre prise de position sur ces trois amendements, nous déciderons de voter pour ou de nous abstenir sur le projet de loi que vous nous soumettez aujourd'hui.

M. Roland Vuillaume. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Nevoux.

Mme Paulette Nevoux. Monsieur le ministre, permettez-moi tout d'abord d'exprimer deux déceptions : je déplore en premier lieu que Mme le ministre de l'environnement ne soit pas présente au banc du Gouvernement car, en fait, le texte que nous examinons aujourd'hui concerne d'abord l'environnement. Je regrette en second lieu, tout en reconnaissant que le projet de loi lui-même s'impose notamment dans le cadre de la décentralisation, que l'on ne nous propose pas des mesures de lutte contre le bruit. Et cela aussi touche à l'environnement. Pourtant, ne nous a-t-on pas promis une loi sur le bruit ? Je ne pense pas qu'il s'agisse de votre texte. Le conseil national du bruit, au sein duquel je siège, s'est également montré très déçu.

Comme vous l'avez dit vous-même, le projet de loi que vous nous soumettez aujourd'hui définit un cadre juridique. Mais beaucoup plus importants seront les décrets d'application que vous publierez. Je me permets de vous demander, monsieur le ministre, de consulter sur ces décrets le conseil national du bruit ainsi que les commissions consultatives qui ont été mises en place auprès des aéroports.

Il faut aussi souligner que le Conseil d'Etat, dans une décision rendue le 1^{er} juin 1984, donc récemment, a estimé que les aérodromes ne devaient pas être inclus dans la nomenclature des installations classées. Cela risque d'être contradictoire avec l'objet de votre projet de loi. Peut-être pourrez-vous nous répondre sur ce point, monsieur le ministre.

Le problème de l'urbanisation aux alentours des aéroports est très important et l'on aurait dû le prendre en compte beaucoup plus tôt. J'en parle en connaissance de cause puisque les riverains les plus touchés par les nuisances de l'aéroport d'Orly se trouvent dans ma circonscription. Un aéroport international a cette importance, situé en pleine zone urbaine, pose de réels problèmes et son fonctionnement a de graves conséquences sur la vie quotidienne des populations.

Bien sûr, comme l'a fait le rapporteur, il faut relever les avantages, en termes d'emplois et d'activité économique, que tirent les collectivités locales situées aux alentours des aéroports. Mais il faut impérativement que les pouvoirs publics se rendent réellement compte des inconvénients subis par les riverains : je veux parler, à l'évidence, du bruit des avions.

Les constructeurs se sont efforcés et continuent de s'efforcer de produire des avions moins bruyants. Les Airbus A 300, A 310 et, bientôt, l'Airbus A 320, sont beaucoup moins bruyants que les Boeing et les Caravelle, mais le bruit existe toujours et je ne pense pas que nous ayons un jour des avions qui ne fassent plus de bruit du tout.

A juste titre, des systèmes ont été mis en place pour dédommager les riverains du préjudice subi. Ainsi des taxes parafiscales ont-elles été créées, suivies d'une redevance calculée en fonction du bruit des avions. Elles servent à alimenter un fonds permettant le remboursement des frais engagés par les riverains pour insonoriser leurs habitations en zones 1 et 2. Je me permets à ce propos de signaler à l'Assemblée, car ni le rapporteur ni vous, monsieur le ministre, ne l'avez fait, que la redevance n'est, pour le moment, pas perçue, les compagnies d'aviation se refusant à la verser.

Le projet de loi prévoit des zones de bruit fort, dites A et B, et des zones de bruit modéré, dites C. Mais que les limites de ces zones ? Vous avez dit qu'elles seront définies en fonction des valeurs d'indice. Quels seront donc ces indices ? Qui décidera ?

En Ile-de-France, par exemple, où sont situés les aéroports les plus importants, le préfet de région, il y a plus d'un an, a envoyé aux préfets des départements concernés une circulaire qui étend considérablement les zones de bruit en créant une zone complémentaire, dite C' ou D. Ainsi, le préfet de région envisage de refuser systématiquement tout octroi de prêt locatif aidé, même si les P. O. S. prévoient la possibilité de construire dans ces nouvelles zones.

Il serait préférable que les zones de bruit actuelles — A, B et C — soient maintenues, mais qu'en revanche nous envisagions l'extension des zones 1 et 2 qui, elles, donnent droit à indemnisation des riverains pour l'insonorisation de leurs habitations.

Je vous rappelle que c'est sur le fonds d'aide aux riverains que les indemnisations sont prélevées et que ce fonds est alimenté par la taxe parafiscale dont nous avons parlé, laquelle s'est transformée en redevance, son montant variant en fonction du bruit des avions. Jusqu'alors, chaque année, le produit de cette taxe était excédentaire, comme nous l'a montré le rapporteur sur les taxes parafiscales lors de la discussion budgétaire.

Je pose régulièrement des questions écrites au ministre de l'environnement concernant le cas de riverains dont les habitations sont non pas situées dans les zones 1 et 2, mais à cinquante mètres de ces zones. Ils subissent — vous en conviendrez — le même bruit que les autres. Or ils ne sont pas concernés par les aides à l'insonorisation alors que le produit de la taxe parafiscale n'est utilisé que pour un tiers. Dans ces conditions, il semble particulièrement injuste de priver ces populations du remboursement des frais d'insonorisation de leurs habitations, d'autant plus que l'extension des mesures ne coûterait pas un sou à l'Etat.

Le médiateur lui-même a donné raison à ces riverains en reconnaissant, le 9 avril 1984, que le fait que des habitations se trouvent à quinze mètres ou à cinquante mètres d'une zone de bruit était sans incidence réelle pour l'importance des nuisances subies qui, dans les deux cas, doivent être identiques.

M. Jean-Pierre Fourré. Assurément !

Mme Paulette Nevoux. Je formulerai maintenant quelques propositions dont je ne sais pas si elles s'adressent à vous, monsieur le ministre, ou plutôt à votre collègue de l'environnement. J'espère en tout cas qu'il prend connaissance de nos débats d'aujourd'hui.

Premièrement, il convient d'élargir la zone dite n° 1 d'Orly en portant le nombre de logements concernés de 3 000 à 7 500. Le coût de cette disposition s'éleverait à 50 millions de francs, je me permets de vous le signaler.

Deuxièmement, il faut faire prendre en charge par le fonds d'aide les dépenses d'insonorisation des logements de particuliers, à concurrence de 50 p. 100, dans la zone dite n° 2. Le coût de cette mesure serait de 51 millions de francs.

Troisièmement, il serait souhaitable d'étendre aux logements acquis ou construits avant le 1^{er} janvier 1974 le droit à indemnisation, au lieu du 1^{er} janvier 1964 à Orly et du 1^{er} juillet 1970 à Roissy. Le coût d'une telle disposition atteindrait 38 millions de francs.

Enfin, l'extension des aides aux bâtiments recevant du public, tels que les mairies, les centres de sécurité sociale et les postes, devrait être envisagée.

Ces quelques propositions, monsieur le ministre, mériteraient votre attention.

Le dossier des nuisances n'est pas clos. Il faudra se battre sur tous les fronts — élus, associations de défense des riverains, pouvoirs publics — pour trouver une solution à la double exigence, d'une part, du maintien et du développement raisonnables des activités de l'aéroport d'Orly, par exemple, et donc de l'emploi, ainsi que, d'autre part, de la limitation des nuisances imposées aux riverains par le trafic aérien.

Je veux relever à ce sujet le propos de M. Nungesser sur le respect de l'utilisation des pistes. Bien évidemment, si l'Aéroport de Paris se mettait à modifier cette utilisation, de nouvelles populations seraient concernées par le bruit. Il faut donc que l'Aéroport de Paris reçoive des directives bien précises qui lui interdisent toute modification à cet égard.

En terminant, j'en appelle à plus de concertation avec les élus locaux et les associations de défense des riverains. C'est ainsi que nous progresserons dans le traitement de ce difficile problème du cadre de vie et de la défense de l'environnement.

M. le président. La parole est à M. Mercieca.

M. Paul Mercieca. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, ce projet relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, inspire aux députés communistes de graves inquiétudes, d'autant qu'il s'inscrit dans un contexte réglementaire, notamment de décisions préfectorales, qui suscite le grand mécontentement des riverains de certains aérodromes et de leurs élus locaux, tout spécialement en Ile-de-France, aux abords des aéroports d'Orly, du Bourget et de Roissy.

Le développement de l'activité aérienne, donc des équipements qui lui sont liés, comme les aéroports, a été un facteur considérable de progrès scientifique et technologique, d'extension des échanges humains, culturels et économiques et de démocratisation du tourisme et des loisirs.

Le rôle positif du transport aérien et des grands aéroports ne saurait donc être remis en cause. Mais cet essor de l'activité aérienne a été conduit, sous les gouvernements de droite, pendant des années et des années, sans se soucier des hommes et des femmes qui habitaient, travaillaient et vivaient aux abords de ces infrastructures, ni des communes avoisinantes, de leur histoire urbaine, de leurs traditions et de leurs besoins de développement ou de renouvellement.

Tout cela n'est pas pour nous étonner, tant il est vrai que la droite a toujours opposé progrès scientifique et technologique et prise en considération des besoins des hommes.

Dans ces conditions, les traditions de lutte pour qu'il soit tenu compte des nuisances subies et pour que soit appliquée une politique de réduction à la source du bruit des aéronefs restent vivaces.

Les députés communistes se sont d'ailleurs toujours fait l'écho de ces luttes et des suggestions formulées pour améliorer les choses ; en attestent différentes propositions de lois déposées par les communistes sous les législatures précédentes.

Les luttes des riverains, de leurs associations et de leurs élus n'ont pas été sans résultat. Dès 1968 la pression des habitants a permis l'interdiction des vols de nuit à Orly, puis en 1973 la création d'une taxe parafiscale destinée à subventionner partiellement l'insonorisation d'équipements publics.

Des zones de bruits ont ensuite été établies et indiquées sur des plans d'exposition au bruit, dressés souvent de façon unilatérale. Dans les mêmes conditions sont entrées en vigueur des règles d'urbanisme aboutissant à la dévalorisation des biens construits dans ces zones et à la spoliation de leurs propriétaires.

En 1977 a été publiée la directive d'aménagement national relative à la construction aux abords des aérodromes.

Dès août 1981, avec l'arrivée du nouveau Gouvernement, une circulaire signée du ministre des transports et du ministre de l'environnement a précisé, dans un esprit novateur et positif, comment il fallait appliquer la directive d'aménagement, tandis qu'un groupe de travail présidé par M. Gabolde élaborait des propositions globales sur le bruit aux abords des aérodromes.

Au mois de mars 1983, le conseil des ministres, sur la proposition de votre prédécesseur, mon ami Charles Fiterman, a défini une politique de prévention et de lutte contre les nuisances, dont un des aspects est le dépôt d'un projet de loi, relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, devant s'articuler avec les lois de décentralisation et notamment de transferts des compétences.

Les autres aspects de cette politique, dont nous nous réjouissons, consistent, d'une part, dans la mise en place d'actions d'incitation de réduction du bruit à la source, avec le remplacement de la flotte aérienne par des appareils moins bruyants, et la poursuite de la recherche, en ce domaine ; d'autre part, dans une amélioration sensible des mesures d'aide aux riverains de l'aéroport de Paris, pour l'insonorisation dans les zones les plus exposées des logements et des équipements, tandis que l'extension du système d'aide pour les aéroports de province était annoncée.

Enfin, autre axe important de cette politique nouvelle : la concertation entre tous les intéressés devait être encouragée par la création, à l'initiative des élus locaux, de commissions consultatives de l'environnement.

Le projet qui nous est soumis concerne quelque 350 communes où vivent 6 millions de nos concitoyens, dont un million sont directement exposés au bruit d'aérodrome.

On mesure ainsi l'enjeu des décisions de mars 1983. Il s'agit tout à la fois de concilier les besoins liés aux activités aéroportuaires et d'améliorer sensiblement la situation des populations exposées au bruit.

Ce dernier point est le plus délicat à résoudre correctement. Les solutions passent, à notre avis, par trois axes tout aussi indispensables les uns que les autres. Il faut poursuivre la diminution du bruit à la source, la réparation des dégâts causés et laisser aux communes concernées, à leur population et à leurs élus locaux, le droit à un avenir et à une évolution responsable et maîtrisée, librement déterminée.

J'ajouterai à ce rappel du contexte dans lequel s'inscrit le projet deux mesures récentes qui intéressent plus spécialement la région parisienne. Il s'agit de deux arrêtés préfectoraux, pris tout récemment, qui suscitent une très grande émotion dans les communes concernées.

Le premier en date du 13 octobre 1983, signé du préfet de région d'Ile-de-France, a pour objet d'abaisser le seuil de détermination de la zone de bruit modéré, dite zone C.

L'indice retenu se situe bien au-dessous de celui qu'avait défini la circulaire d'août 1981. Il a pour conséquence d'étendre considérablement la zone C. Des communes entières sont à présent couvertes et de nouvelles sont touchées.

Le second arrêté, pris en relation avec le premier, a pour objet de supprimer l'octroi de prêts locatifs aidés destinés à construire des logements locatifs sociaux, et de subventions pour surcharge foncière dans les zones des plans d'exposition au bruit, donc notamment en zone C. Quant aux prêts aidés pour l'accès à la propriété, ils ne seraient plus attribués qu'à titre tout à fait exceptionnel.

A ma connaissance, ces deux arrêtés sont toujours en vigueur. Ils n'ont pas été infirmés, par exemple, à votre initiative, monsieur le ministre. L'inquiétude est grande d'autant que les projets d'ouvrir au trafic à Orly une nouvelle piste ne sont toujours pas abandonnés.

A ce sujet, je souhaiterais connaître votre avis. Quel est l'avenir du projet de construction de cette piste n° 6 d'Orly ? Il figure toujours au plan-masse, ainsi que dans le plan d'exposition au bruit. De toute évidence, la construction de cette piste supplémentaire serait source de nouvelles nuisances pour les populations voisines.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, envisagez-vous de maintenir un projet qui aboutirait au survol des avions sur une zone où sont implantés de nombreux logements et équipements sociaux : foyers de personnes âgées, zones pavillonnaires, ensembles d'habitants, établissements scolaires et d'enseignement professionnel ?

Si ce projet était maintenu, les populations venues habiter dans ces zones verraient leur propriété dévaluée, leur quartier privé des équipements nécessaires et toute implantation d'activité économique compromise. Nous ne pouvons nous résoudre à l'idée que soit ainsi hypothéquée la qualité de la vie de ces populations.

D'ailleurs rien n'empêche que demain, dans d'autres régions de France, les populations locales des communes voisines d'aéroports ne se retrouvent dans de semblables situations. Monsieur le ministre, ces arrêtés préfectoraux, ce projet de piste n° 6 relèvent décidément d'une logique nocive !

Sous couvert de motivations d'environnement — injustifiées et injustifiables — les pouvoirs publics ont-ils trouvé un prétexte pour refuser de prendre en considération les besoins en logement de dizaines de milliers de mal-logés de ces villes ?

Dans la commune dont je suis le maire, une fraction du territoire est désormais classable en zone C depuis les arrêtés préfectoraux : or il y a 4 500 demandeurs de logement qui attendent de leurs élus et des pouvoirs publics des solutions à leur problème de logement, notamment la possibilité de louer un logement de type H.L.M. ou d'accéder à la propriété.

Ce sont, il faut le dire, pour la majorité d'entre eux, des fils et des filles d'habitants de ma commune. Devront-ils quitter leur ville d'origine ?

En l'occurrence, il s'agit bien, je le répète, de prétextes injustifiables : le bruit dans les parties des communes où l'on a étendu arbitrairement la zone C est plus que modéré, ainsi que le constate d'ailleurs la circulaire d'août 1981 selon laquelle au-dessous d'un indice de bruit de 84, c'est-à-dire hors zone C normalement, l'exposition au bruit peut être considérée comme très faible.

Une commune au sein de laquelle le tissu urbain ne peut plus évoluer, dans laquelle on ne peut plus répondre aux besoins des habitants, est une commune déstabilisée — chacun le sait — condamnée à terme au déclin. Nous n'en voulons pas et nous nous opposerons à des opérations chirurgicales et stérilisantes qui consistent à trancher dans le tissu urbain pour des motifs inavoués.

Nous réclamons, conformément à la logique de la décentralisation, le droit pour les élus locaux d'exercer les responsabilités qui sont les leurs et pour lesquelles ils ont été choisis par la population.

C'est pourquoi, ce projet est, à notre avis, un mauvais projet et nos inquiétudes ne sont pas apaisées après les travaux de la commission de la production et des échanges.

En effet, par rapport à la circulaire d'août 1981 et à la logique de la décentralisation, qui inspirait l'action de votre prédécesseur, votre projet marque un recul que nous ne saurions cautionner.

Selon la circulaire de 1981, « un plan d'exposition au bruit ne constitue en aucune façon une institution de quelconques servitudes » et « même rendu disponible un tel plan conserve son caractère de document d'information destiné à être traduit dans les documents d'urbanisme réglementaires selon une adaptation qui doit tenir compte de son imprécision ».

Mais, contrairement à cette circulaire, vous nous proposez que les plans d'exposition au bruit s'imposent aux communes et aux P. O. S. qu'elles ont élaborés, comme si les élus locaux étaient incapables de tirer les conséquences eux-mêmes, dans leurs P. O. S., du bruit existant pour imposer des servitudes d'urbanisme — qui doivent d'ailleurs être compensées, à notre avis, par des droits à l'insonorisation pour les habitants de ces zones.

D'ailleurs, cette façon de concevoir les choses, exprimée par la circulaire d'août 1981, est absolument conforme au fait que l'établissement d'un plan d'exposition au bruit donne lieu à de très grandes incertitudes.

Comme le reconnaît notre collègue M. Le Bail, qui reproduit à la dernière page de son rapport une partie de la circulaire de 1981, le zonage est approximatif en raison même du caractère approximatif des méthodes d'évaluation de la gêne.

M. le président. Monsieur Mercieca, il serait temps de conclure.

M. Paul Mercieca. Je vais conclure, monsieur le président.

Ainsi, pour le rapporteur, disais-je : « D'une part, les hypothèses prises en compte présentent des incertitudes, notamment sur le trafic, les caractéristiques et les performances des avions futurs ; de même, les trajectoires réellement suivies ne sauraient correspondre exactement à celles définies par les procédures ; enfin, les conditions météo sont variables.

« D'autre part, on ne peut tenir compte de toutes les conditions locales de propagation, et dans les calculs sont notamment négligés certains effets d'écran ou de focalisation difficilement mesurables. »

La conclusion est la suivante : « Il en résulte que l'interprétation du zonage doit être extrêmement prudente... »

Les zones susvisées, particulièrement la zone C, ne sont que des images imparfaites de la réalité.

Voilà donc dans quelles conditions le projet prétend imposer aux communes des plans d'exposition au bruit avec tant d'incertitudes que — les deux arrêtés préfectoraux en Ile-de-France en témoignent — ces plans risquent d'être plutôt la traduction d'intentions et de décisions prises ailleurs que dans les communes concernées, et n'ayant pas grand-chose à voir avec la lutte contre le bruit et la réponse aux besoins des populations locales.

Voilà les raisons de notre opposition à ce projet qui contient évidemment certaines dispositions positives, d'autant que la commission a bien voulu adopter notre amendement visant à donner une base législative aux commissions consultatives de l'environnement.

Nous proposerons également de trancher le conflit qui existe entre les compagnies aériennes et l'Etat au sujet de la redévance instituée le 1^{er} janvier 1984.

Mais notre vote final dépendra entièrement du sort réservé à nos amendements. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

M. le président. La parole est à M. Fourré.

M. Jean-Pierre Fourré. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, étant donné la nécessité de prendre en considération le problème des nuisances dues au bruit, et l'importance de l'aéronautique dans notre économie, la présentation de ce projet devant notre assemblée nous paraît essentielle : il concerne particulièrement l'adaptation des prescriptions relatives à l'urbanisme au voisinage des aérodromes dans le contexte de la décentralisation. Il répond, en outre, aux exigences de la concertation.

Pour ce qui est du contenu du plan d'exposition au bruit, je suis heureux de constater que M. le rapporteur a situé ce débat dans un contexte plus large, les actions de prévention et les mesures de réparation. La commission, par l'adoption de quelques amendements, a enrichi encore ce texte qui vient à point nommé.

En effet, la reconnaissance des avis des commissions consultatives de l'environnement réaffirme la volonté, maintes fois exprimée par le Gouvernement, d'associer les élus mais aussi les associations et les personnels à tout projet « réagissant » sur l'environnement — il s'agit d'une notion à présent très largement reconnue et dans le droit fil de la décentralisation : mais l'opinion publique doit se rappeler que nous la mettons en œuvre dans le quotidien.

Ce projet arrive à point nommé aussi parce que son examen nous donne l'occasion d'aborder ce complément indispensable qu'est le système d'aides financières aux riverains. Le 2 mars 1983, le conseil des ministres a réaffirmé sa volonté d'engager une véritable relance de la politique d'amélioration des conditions de vie des riverains des aérodromes. Si je me réjouis des mesures déjà prises — la suppression des dates de référence pour les bâtiments publics ou l'augmentation du taux de prise en charge par le fonds d'aide aux riverains — on passe à 80 p. 100 des travaux d'insonorisation, sans limitation du nombre de pièces par logement — je souhaiterais revenir sur les conditions mêmes d'attribution des aides aux riverains.

Actuellement, dans le cadre de plans dits « à court terme », représentatifs de la situation présente et de son évolution prévisible dans les années à venir, existent deux zones, 1 et 2, au niveau desquelles, d'ailleurs, peuvent intervenir des opérations d'aide à l'insonorisation. En zone 1, par exemple, l'aide intéresse les bâtiments publics et les habitations particulières ; en zone 2, l'aide intervient seulement pour les bâtiments publics.

Pourquoi cette différenciation ? D'abord, il ne me paraît pas normal qu'en zone 2 les habitations particulières ne soient pas aidées. Compte tenu des niveaux de bruits dans cette zone comparés à ceux de la zone 1, je ne pense pas souhaitable d'établir une différence entre l'insonorisation nécessaire, d'une part pour les logements, d'autre part pour les établissements d'enseignement et les établissements médico-sociaux.

Mme Paulette Nevoux. Très bien !

M. Jean-Pierre Fourré. Ensuite, la fixation des zones 1 et 2 est liée aux conditions mêmes d'exploitation des aéroports, voire aux changements possibles dans la circulation aérienne.

Ne serait-il pas nécessaire de prévoir une actualisation bien plus fréquente des limites de zones ? J'en suis persuadé et je souhaiterais, monsieur le ministre, entendre votre avis à ce sujet.

Ces deux remarques vont dans le sens d'une amélioration des aides tant souhaitée par tous ceux qui ont à subir ces nuisances. Aider les riverains, quoi de plus normal, quand ceux-ci, venant s'installer dans une commune, n'étaient pas informés des conditions de bruit au moment de leur choix ?

Mais cela n'est pas suffisant. Au-delà des dispositions de ce projet, il est nécessaire de se donner les moyens de contraindre ceux qui ne respectent pas la réglementation et de les punir. Ainsi en va-t-il de ce problème, si souvent évoqué, du non-

respect des couloirs aériens et des moyens d'intervention possibles des établissements concernés, notamment l'Aéroport de Paris.

Pour revenir au texte qui nous est soumis, en tant que député d'une circonscription qui a la chance ou la malchance d'avoir une partie de l'aéroport Charles-de-Gaulle et deux aérodromes, de moindre importance, mais localisés dans des zones fortement urbanisées voire, pour l'un, au sein d'une ville nouvelle, je tiens à appeler votre attention sur deux points.

D'abord sur le champ d'application des nouvelles dispositions. L'article L. 147-2 rend obligatoires ces dispositions autour des aérodromes classés en catégorie A, B et C par le code de l'aviation civile. Or la catégorie C comprend les aérodromes destinés au grand tourisme, mais pas ceux destinés au tourisme.

En précisant ces notions, monsieur le ministre, nous pourrions permettre de tenir compte de la situation de petits aérodromes qui, dépourvus jusqu'à présent de plans d'expositions au bruit, étaient presque ignorés dans les projets d'urbanisation des communes intéressées. Ces dernières se trouvent à présent confrontées au dilemme suivant : ou fermer l'aérodrome, et construire les logements et les équipements nécessaires à l'équilibre même de la commune, ou respecter les contraintes du plan élaboré, au début de 1982, à la demande du ministère des transports, et annuler ainsi des projets essentiels, comme la construction de logements sociaux : telle est la situation précise de la commune de Chelles, en Seine-et-Marne, ou de la commune de Lognes, ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Sans doute la concertation avec les commissions consultatives permettra-t-elle de résoudre les difficultés de ce genre. Néanmoins, je souhaite, monsieur le ministre, que vous restiez attentif à ces cas particuliers.

Le deuxième sujet que je veux aborder concerne les effets du classement d'un territoire en zone de bruit. Le texte prévoit en effet qu'en zone C des constructions individuelles non groupées peuvent être admises dans des secteurs déjà urbanisés. Je poserai deux questions à ce sujet.

D'abord, dans des secteurs à vocation rurale, la notion de constructions individuelles non groupées appliquée aux petites communes signifie-t-elle que, dans un terrain de grande superficie situé en zone urbanisée, lesdites communes pourront y implanter de cinq à dix constructions, par exemple ?

Ensuite, toujours à propos de la possibilité de construire des habitations non groupées, faut-il comprendre que les propriétaires, qui devront, bien sûr, prendre toute précaution d'isolation phonique, pourront bénéficier pour ces constructions des prêts aidés par l'Etat ?

Le fait, monsieur le ministre, que je me sois un peu attardé sur quelques points particuliers, parfois à la limite du texte qui nous est proposé, prouve qu'au-delà de la place éminente que prend la maîtrise de l'urbanisation dans une politique d'ensemble tendant à l'amélioration de la situation des riverains d'aérodromes, il sera nécessaire de compléter ce texte par un certain nombre de dispositions, voire d'adapter les comportements.

Ce projet n'en reste pas moins un texte majeur dans les actions menées pour améliorer la qualité de la vie. C'est pourquoi le groupe socialiste, se félicitant du dépôt de ce projet de loi, votera le texte amendé par la commission. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

La discussion générale est close.

La parole est à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Madame, messieurs les députés, j'ai écouté avec intérêt vos interventions et je vais m'efforcer de vous répondre aussi rapidement et aussi complètement que possible.

Madame Nevoux, vous vous êtes interrogée sur ma présence ici pour défendre ce texte. Je vous indique qu'en tant que ministre de l'urbanisme, du logement et des transports j'avais au moins trois raisons, comme le dit la publicité pour une marque d'eau célèbre, d'être aujourd'hui parmi vous. Je pense cependant que vous ne doutez pas de l'intérêt que le ministère de l'environnement et, plus particulièrement, Mme Bouchardeau portent à ce projet de loi. Ce ministère a d'ailleurs été l'initiateur du groupe de travail Gabolde, qui a contribué à préparer le projet de loi. Il a été parfaitement représenté au cours des travaux interministériels préparatoires à ce projet de loi et il sera, bien entendu, pleinement actif dans la rédaction des textes d'application. Par conséquent, madame Nevoux, n'ayez aucune inquiétude : le travail a été préparé et sera poursuivi en plein accord entre mon ministère et celui de l'environnement.

M. Nungesser a posé plusieurs questions.

En ce qui concerne, d'abord, le problème de la réhabilitation, il est bien évident qu'il serait très délicat de laisser vivre les populations dans de mauvaises conditions dans les quartiers concernés par le bruit au voisinage des aéroports en faisant disparaître, en quelque sorte, comme il l'a suggéré, les opérations de réhabilitation qui tendent précisément à améliorer les conditions de vie. Elles visent en effet des communes dont le territoire est parfois entièrement couvert par des zones de bruit. Il me semble donc nécessaire de maintenir cette possibilité de réhabilitation.

M. Nungesser a également souhaité qu'une consultation régionale soit engagée. Je lui rappelle que le projet de loi prévoit la consultation des communes sur les plans d'exposition au bruit. Certes la région est aussi concernée, d'une certaine façon, j'en suis d'accord avec lui, mais il me semble préférable qu'elle se prononce sur les valeurs des indices de bruit, pour tenir compte des conditions d'urbanisation dans la région, plutôt que sur les calculs propres à l'établissement des plans d'exposition au bruit. C'est bien, d'ailleurs, ce que prévoit le projet du Gouvernement pour l'article L. 147-4, alinéa 2, du code de l'urbanisme.

M. Nungesser a évoqué, à propos de la piste n° 4 d'Orly, les problèmes des règles d'urbanisme et ce que j'appellerai les impératifs supra-communaux. Je relève d'abord au passage que je ne suis pas sûr que M. Nungesser ait cité le numéro correct de la piste d'Orly en cause. Je dois en effet rappeler qu'il avait été envisagé de recourir à la piste n° 2 — et non à la piste n° 4 — afin de soulager, aux heures de pointe, les pistes n° 3 et 4 en y orientant les avions à hélice peu bruyants. Finalement, des transferts de trafic vers Roissy ont résolu le problème, à la suite de l'émotion soulevée par les discussions sur ce sujet.

A ce propos, je tiens à souligner que ces décisions ont eu des conséquences économiques pour l'aéroport d'Orly. Cela n'est d'ailleurs pas surprenant et la même remarque vaut pour tous les problèmes de protection de l'environnement, car toute protection de l'environnement a un coût. Lorsque les décisions sont prises en la matière, il faut arbitrer en toute connaissance de cause.

J'en viens plus particulièrement à la question posée par M. Nungesser pour lui dire que si la commune est maîtresse de son P.O.S., puisque l'urbanisme est désormais décentralisé, la loi du 7 janvier 1983 — l'Assemblée nationale comme le Sénat l'ont bien compris — prévoit que le représentant de l'Etat a les moyens juridiques de faire prévaloir des intérêts supérieurs quand il s'agit non seulement d'aérodromes, mais également — et c'est le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports qui parle — d'autoroutes, de voies ferrées ou de tout autre projet d'intérêt général. Lorsque de tels ouvrages sont prévus, ils sont réalisés après études d'impact, après enquêtes publiques.

Par ailleurs, je le rappelle, les plans d'exposition au bruit sont établis après une consultation vaste et approfondie qui doit être l'occasion de débattre des projets comme ceux d'une extension de piste. Je pense que la préoccupation de M. Nungesser devrait être prise en compte par les dispositions existantes et par celles qui seront mises en place lorsque ce texte aura été adopté.

Mme Nevoux a posé plusieurs questions et présenté une suggestion.

Elle a d'abord demandé que les décrets d'application de la présente loi soient soumis au Conseil national du bruit. Je pense que cela est parfaitement faisable, pour ce qui concerne tant le décret portant élaboration des plans d'exposition au bruit que le règlement fixant les indices et, si nécessaire, la liste des aérodromes concernés par la loi, en plus de ceux qui sont actuellement classés A, B ou C par le code de l'aviation civile en fonction du trafic. Ma réponse à cette question est donc positive.

Ensuite, madame Nevoux, vous avez évoqué le problème de la redevance assise sur le bruit des avions. Il est exact que le décret instituant fait actuellement l'objet d'un recours au Conseil d'Etat. Certaines compagnies aériennes ont d'ailleurs décidé de consigner les sommes qu'elles doivent à ce titre, ce qui, toutefois, n'a eu aucune conséquence sur l'équilibre financier de la procédure d'aide aux riverains. Au contraire, il y a actuellement des excédents et cela m'a conduit, par lettre du 16 novembre, à demander à mes collègues chargés des finances et de l'environnement de prévoir l'extension des modalités d'attribution des subventions, ce qui constituera une amélioration indiscutable.

Vous avez évoqué, madame Nevoux, la circulaire du préfet de la région Ile-de-France du mois d'octobre 1984 concernant l'extension des zones C. Cette circulaire a essentiellement une portée conservatoire dans l'attente de la révision du plan d'exposition au bruit, à Orly principalement. Elle concerne donc des milieux extrêmement urbanisés. Toutefois, j'estime qu'elle doit être appliquée avec souplesse, notamment en matière d'aide au

logement; je donnerai d'ailleurs des instructions au préfet à ce propos lors de la mise en œuvre de cette loi.

Monsieur Mercieca, vous considérez, si je vous ai bien compris, que ce projet est un recul, mais je me demande par rapport à quoi. Je ne vois pas, en effet, en quoi ce projet serait en recul par rapport aux textes actuellement en vigueur. Je ne vois pas en quoi les plans d'exposition au bruit, qui seront élaborés en application du projet qui vous est soumis aujourd'hui, connaîtraient des conditions plus incertaines d'appréciation et de prévision des activités aériennes, des procédures de circulation aériennes ou de prise en compte de la gêne due au bruit sur la base de la valeur d'indices précis. J'avoue ne pas vous avoir véritablement compris.

Vous avez parlé du projet d'une piste n° 6 à Orly. Il figure, vous le savez peut-être, dans les hypothèses d'évolution de l'aéroport d'Orly. Mais aucune décision quant à sa réalisation n'a encore été prise à ce jour. Je peux simplement vous dire que ma position à l'égard de ce problème est la même que celle de mon prédécesseur. Cela sera peut-être de nature à vous rassurer.

Vous avez également évoqué le problème du logement dans ces zones en tenant des propos assez forts. Ainsi que je l'ai déjà indiqué, je demanderai au préfet de la région Ile-de-France d'appliquer la circulaire du 13 octobre 1983 et de mettre en œuvre la programmation des prêts locatifs aidés avec souplesse aussi bien pour les indices utilisés, afin de limiter les zones C, que pour les aides au logement, y compris les primes Palulos et les primes d'amélioration à l'habitat, les P. A. II.

Cela dit, il faudra bien, à l'avenir, tenir compte de l'intensité de l'urbanisation en Ile-de-France. C'est ce que prévoit le texte du Gouvernement qui ouvre une possibilité de modulation des valeurs d'indice au niveau régional.

Monsieur Mercieca, vous avez aussi traité du problème de l'intervention des communes pour la délimitation des zones C. Il m'appartient donc de souligner que l'adaptation de délimitation des zones de bruit, en particulier des zones C, pourra intervenir lors de l'élaboration des plans d'exposition au bruit. Le texte du Gouvernement prévoit, en effet, la consultation des communes pour cette élaboration. Il me semble que cela va dans le sens de ce que vous souhaitez.

M. Fourré a posé plusieurs questions et je dois lui dire que les plans d'exposition au bruit prennent en compte les trafics non seulement actuels, mais aussi futurs, ce qui influe sur le rythme des révisions de plan auxquelles il sera nécessaire de procéder dans l'avenir.

Vous avez également, monsieur Fourré, évoqué le problème des constructions individuelles non groupées, tout en rappelant le besoin de la maîtrise de l'urbanisation. Je rappelle que, même au niveau de petites communes, le projet n'interdit pas, dans les zones C, toute construction de maison individuelle. Ailleurs, c'est une question de mesure. Il sera toujours possible de construire quelques maisons, sous réserve, bien sûr, du respect des protections acoustiques particulières évoquées dans ce texte, et les aides au logement pourront alors être allouées aux constructions autorisées.

Voilà, madame, messieurs, les réponses que je pouvais vous apporter. Je pense que la suite du débat, notamment l'examen des articles, me permettra d'aller plus loin sur certains des points qui ont été évoqués.

M. le président. Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

Je rappelle qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

Article unique.

M. le président. « Article unique. — Il est inséré au titre IV du livre I^{er} du code de l'urbanisme un chapitre VII ainsi rédigé :

Chapitre VII.

Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes.

« Art. L. 147-1. — Au voisinage des aérodromes, les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixées par le présent chapitre, dont les dispositions qui valent loi d'aménagement et d'urbanisme au sens de l'article L. 111-1-1, complètent les règles générales instituées en application de l'article L. 111-1.

« Les schémas directeurs, les plans d'occupation des sols et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent être compatibles avec ces dispositions.

« Les dispositions du présent chapitre sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions ou installations.

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

« Art. L. 147-3. — Un plan d'exposition au bruit est établi par l'autorité administrative après consultation des communes intéressées pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 147-2.

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

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles il est établi.

« Le plan d'exposition au bruit est annexé au plan d'occupation des sols.

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

« Les valeurs de ces indices pourront être modulées dans les conditions prévues à l'article L. 111-1-1 compte tenu notamment de la situation particulière de chaque aérodrome au regard de son utilisation et de son insertion dans les milieux urbanisés.

« Art. L. 147-5. — Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. A cet effet :

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

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

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

« 3° En zone de bruit C, peuvent être admises, dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics, dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances, des constructions individuelles non groupées à usage d'habitation ainsi que l'amélioration ou la reconstruction des constructions existantes et les opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant.

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

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

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

La parole est à M. Mercieca, inscrit sur l'article.

M. Paul Mercieca. Monsieur le ministre, je viens de constater l'absence dans les amendements que nous allons examiner d'un de ceux que je me proposais de vous présenter car il a été déclaré irrecevable. Cet amendement tendait à insérer dans le projet de loi un article additionnel dont le texte était ainsi rédigé : « A la demande des communes dont tout ou partie du territoire est couvert par un plan d'exposition au bruit

et après avis de la commission consultative de l'environnement, une redevance sur le bruit peut être, pour chacun des aérodromes visés à l'art. L. 147-2 dudit code, perçue auprès des exploitants d'aéronefs. Cette redevance est proportionnelle à la nuisance phonique émise et son produit est affecté, après avis de la commission consultative de l'environnement, à la prévention et à la réparation des dommages dus à cette nuisance.

« Le taux de la redevance est affecté d'un coefficient multiplicateur proportionnel à l'intensité des émissions sonores des aéronefs.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article. »

Il s'agissait, on le voit, de donner une assise législative à la redevance sur le bruit entrée en vigueur au mois de janvier 1984 en remplacement de l'ancienne taxe parafiscale qui ne concernait que l'Aéroport de Paris mais qui permettait de mener des actions d'envergure pour atténuer les nuisances subies par les riverains d'Orly et de Roissy. Cette taxe parafiscale avait été obtenue par ces riverains en 1973 après des luttes déterminées de leurs élus et de leurs associations. Elle permettait notamment de financer des subventions d'insonorisation de logements ou d'équipements publics.

Le problème est qu'un recours en annulation a été déposé par le syndicat national des transporteurs aériens à l'encontre de ce décret. Dans l'attente de la décision de la haute juridiction, ce syndicat a décidé de consigner sur un compte ouvert dans les écritures du trésorier-payeur général, agent comptable de l'Aéroport de Paris, un montant équivalent à la redevance que ses adhérents doivent verser.

Ainsi, il apparaît qu'au 31 août 1984, les recettes consignées au titre de la redevance dans les comptes de l'Aéroport de Paris s'élevaient à plus de 8 millions de francs. Ce différé, s'il se prolonge durablement, ne manquera pas de conduire à l'abandon d'opérations pourtant nécessaires à l'amélioration du cadre de vie des populations particulièrement exposées.

C'est pourquoi il nous paraît indispensable d'utiliser la procédure législative pour légaliser les redevances assises sur le bruit des avions.

Notre amendement visait aussi à inciter les compagnies à prendre en compte plus largement les nuisances sonores lors des décisions d'achat de nouveaux appareils puisque les redevances auraient été plus lourdes pour les appareils anciens et bruyants et allégées pour les aéronefs plus modernes et moins bruyants.

Je souhaite vivement que le Gouvernement nous donne son opinion sur ce sujet, qu'il nous précise s'il compte instituer, ainsi que l'a prévu un conseil des ministres du mois de mars 1983, la perception de la redevance pour d'autres aéroports que ceux de Paris et, éventuellement, qu'il reprenne cet amendement à son compte au cours des navettes.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Monsieur Mercieca, je vous avais en quelque sorte répondu par avance tant dans mon intervention liminaire que dans mes réponses aux questions des députés.

J'ai en effet souligné que le Gouvernement avait l'intention d'étendre ce dispositif à l'aéroport de Marseille-Mari-ganne.

En ce qui concerne le fait que cette disposition soit actuellement attaquée devant le Conseil d'Etat, il ne m'appartient pas de me prononcer aujourd'hui. Je constate simplement que l'amendement qui a été déclaré irrecevable avait comme résultat d'augmenter les charges de l'Etat, puisque tous les aérodromes militaires, que le ministère de la défense en soit affectataire secondaire ou principal, étaient concernés. C'est donc l'Etat qui aurait dû verser la redevance que vous proposiez d'instituer sur l'ensemble des aérodromes.

ARTICLE L. 147-1 DU CODE DE L'URBANISME

M. le président. M. Le Baill, rapporteur, a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 147-1 du code de l'urbanisme, après les mots : « schémas directeurs », insérer les mots : « les schémas de secteur ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Georges Le Baill, rapporteur. Cet amendement tend à harmoniser la rédaction de l'article L. 147-1 du code de l'urbanisme et celle de la disposition correspondante de l'article L. 111-1-1.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?



M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1. (L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Le Baill, rapporteur, a présenté un amendement, n° 2, ainsi rédigé :

« A la fin du dernier alinéa du texte proposé pour l'article L. 147-1 du code de l'urbanisme, substituer aux mots : « ou installations », les mots : « , affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des établissements classés ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Georges Le Baill, rapporteur. Cet amendement tend à préciser la rédaction du dernier alinéa de l'article L. 147-1 en l'harmonisant avec celle de l'article L. 123-5 du code de l'urbanisme relatif à l'opposabilité du plan d'occupation des sols.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Favorable, monsieur le président, il s'agit d'un amendement de cohérence.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2. (L'amendement est adopté.)

ARTICLE L. 147-2 DU CODE DE L'URBANISME

M. le président. M. Le Baill, rapporteur, a présenté un amendement, n° 3, ainsi rédigé :

« Dans le texte proposé pour l'article L. 147-2 du code de l'urbanisme, après les mots : « ainsi qu'autour des aérodromes », insérer les mots : « civils ou militaires ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Georges Le Baill, rapporteur. Cet amendement vise à ce que soient mentionnés de manière explicite les aérodromes militaires non classés au titre du code de l'aviation civile, parmi ceux auxquels les nouvelles dispositions de la loi peuvent être rendues applicables par décision de l'autorité administrative.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. D'accord !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3. (L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Mercieca, Nilès, Asensi, Mme Jacquaint, MM. Zarka, Porelli et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 14, ainsi rédigé :

« A la fin du texte proposé pour l'article L. 147-2 du code de l'urbanisme, substituer aux mots : « l'autorité administrative », le mot : « décret ».

La parole est à M. Mercieca.

M. Paul Mercieca. Le fait de mentionner ou non un aérodrome sur la liste prévue au présent article aura des conséquences très importantes pour les riverains, notamment en matière d'indemnisation pour les nuisances subies ou de mise en place d'une commission consultative de l'environnement.

Il nous semble préférable de renvoyer l'établissement de la liste à un décret plutôt qu'à des arrêtés préfectoraux.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Le Baill, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement. Mais, à titre personnel, j'estime qu'en renvoyant à un décret la détermination des aérodromes n'appartenant pas aux catégories A, B, C auxquelles la loi pourrait être applicable, il introduit dans celle-ci une rigidité excessive.

La formule de la décision de l'autorité administrative retenue par le projet de loi est de nature à permettre une adaptation plus rapide du champ d'application de la loi à l'évolution de la réalité. Toujours à titre personnel, je ne suis pas favorable à cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Comme vient de le dire M. le rapporteur, la procédure du décret serait d'une grande lourdeur.

M. Mercieca a cru comprendre que les termes « autorité administrative » impliquaient que la liste en question soit établie par un arrêté préfectoral. En réalité, c'est par arrêté ministériel que sera prise la décision.

Cet amendement n'apporte donc pas grand-chose au texte initial.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14. (L'amendement n'est pas adopté.)

APRÈS L'ARTICLE L. 147-2 DU CODE DE L'URBANISME

M. le président. M. Le Baill, rapporteur, et M. Paul Chomat ont présenté un amendement, n° 13, ainsi rédigé :

Après l'article L. 147-2 du code de l'urbanisme, insérer l'article suivant :

« Art. L. 147-2 bis. — Il est créé une commission consultative de l'environnement auprès de chacun des aérodromes visés à l'article L. 147-2 du présent code. Cette commission, dont la composition et le fonctionnement sont fixés par décret en Conseil d'Etat, comprend notamment les représentants :

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

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

« — des associations de riverains de l'aérodrome ;

« — des usagers et des personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome ;

« — du gestionnaire de l'aérodrome ;

« — des administrations concernées.

« La commission est consultée sur toutes questions relatives aux nuisances phoniques au voisinage de l'aérodrome, en particulier sur l'élaboration du plan d'exposition au bruit visé à l'article L. 147-3 du présent code et sur l'institution d'aides aux riverains. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Georges Le Baill, rapporteur. La circulaire du 29 août 1983 et celle du 8 août 1984 avaient prévu qu'une commission consultative de l'environnement devait être créée auprès de chaque aérodrome civil ou militaire par le représentant de l'Etat dans le département, dès lors qu'une collectivité locale concernée en faisait la demande.

La commission, qui vous proposera à l'article L. 147-3 un amendement qui prévoit la consultation de cette instance lors de l'élaboration du plan d'exposition au bruit, a estimé qu'il convenait de rendre obligatoire la création d'une telle commission auprès de chacun des aérodromes entrant dans le champ d'application de la loi.

Tel est l'objet de cet amendement qui reprend par ailleurs l'esprit des circulaires de 1983 et de 1984 pour ce qui concerne la composition et les compétences de la commission consultative de l'environnement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le Gouvernement a déposé sur le même sujet, mais après l'article unique du projet de loi, un amendement n° 26 qui lui semble, bien entendu, préférable à l'amendement n° 13.

Il va de soi que le Gouvernement est d'accord sur les principes qui inspirent l'amendement de la commission, puisque, par la circulaire du 29 août 1983, il a pris l'initiative de suggérer une concertation portant sur les moyens d'améliorer la situation des riverains d'aéroport.

Depuis la publication de cette circulaire, une quinzaine de commissions ont été créées. Cela étant, le Gouvernement ne souhaite pas l'institution systématique de cette commission que ne paraît pas nécessaire pour tous les aérodromes, notamment ceux de petite taille ou qui sont peu utilisés, et qui alourdirait de manière excessive les procédures.

Quant à la définition des modalités de composition et de fonctionnement des commissions, il vaut mieux la renvoyer à un décret en Conseil d'Etat, car c'est du domaine réglementaire plus que législatif.

Enfin, l'introduction dans le code de l'urbanisme de cet article ne paraît pas très opportune dans la mesure où il concerne une commission dont l'objet est beaucoup plus large que l'urbanisme aux abords des aérodromes. Si on lit de près l'amendement n° 13, on s'aperçoit en effet qu'on peut y faire entrer d'autres préoccupations que l'urbanisme aux abords des aérodromes, qui fait précisément l'objet de ce texte de loi.

Telles sont les raisons qui ont conduit le Gouvernement à présenter l'amendement n° 26.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Georges Le Baill, rapporteur. Compte tenu des explications de M. le ministre, je suis prêt, à titre personnel, à accepter l'amendement du Gouvernement sous réserve de l'adoption

d'un sous-amendement qui reprendrait l'esprit et la lettre de la circulaire de 1983, et tendrait à rédiger ainsi le premier alinéa de l'amendement n° 26 : « A la demande d'une commune concernée par un plan d'exposition au bruit, il est créé, auprès d'un aérodrome visé à l'article L. 147-2 du code de l'urbanisme, une commission consultative de l'environnement. » Cet amendement ainsi sous-amendé pourrait — je m'exprime à titre personnel, je le répète — se substituer à l'amendement de la commission.

Il appartiendrait alors aux communes de prendre leurs responsabilités, conformément d'ailleurs aux lois de décentralisation.

M. le président. Il conviendrait dès lors, monsieur le rapporteur, d'adopter la solution proposée par le Gouvernement en insérant un article additionnel après l'article unique.

M. Georges Le Baill, rapporteur. Absolument.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 13. (L'amendement n'est pas adopté.)

ARTICLE L. 147-3 DU CODE DE L'URBANISME

M. le président. M. Nungesser et les membres du groupe du rassemblement pour la République ont présenté un amendement, n° 27, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme :

« Art. L. 147-3. — Un plan d'exposition au bruit est établi par l'autorité administrative pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 147-2.

« La région et les communes intéressées sont consultées sur le contenu de ce plan, accompagné de l'exposé détaillé des données, méthodes et hypothèses techniques ayant servi de base à son établissement.

« Celles-ci peuvent proposer à l'autorité administrative les modifications qu'elles jugent nécessaires au contenu de ce plan d'exposition au bruit, en s'appuyant sur toute expertise technique utile.

« En cas de désaccord persistant sur le contenu du plan d'exposition au bruit entre l'autorité administrative, la région et les communes concernées, un décret en Conseil d'Etat arrête les dispositions de celui-ci, au vu du dossier contradictoire présenté par celles-ci.

« Le plan d'exposition au bruit 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.

« Le plan d'exposition au bruit est annexé au plan d'occupation des sols.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles est établi le plan d'exposition au bruit.

La parole est à M. Cousté.

M. Pierre-Bernard Cousté. En l'absence de mon collègue M. Nungesser, et au nom du groupe du rassemblement pour la République, je tiens à soutenir cet amendement dont l'importance n'échappera pas à cette assemblée ni, je l'espère, au Gouvernement.

Il nous paraît nécessaire de préciser que les collectivités locales concernées doivent être informées en temps utile des dispositions du projet de plan d'exposition au bruit et de ses justifications techniques, et doivent disposer d'un pouvoir de contre-expertise sur ce plan et du droit de proposer, le cas échéant, un plan modifié d'exposition au bruit.

Il est bien évident que les modalités de consultation des collectivités locales doivent figurer explicitement dans le projet de loi et ne doivent pas être renvoyées à un décret, même en Conseil d'Etat, fixant les conditions d'établissement du plan d'exposition au bruit.

En outre, il convient de souligner la nécessité d'introduire la présence de cette nouvelle entité qu'est la région dans cette procédure de consultation, comme elle est d'ailleurs déjà introduite au niveau des commissions consultatives pour l'environnement des aérodromes.

Tel est le sens de notre amendement, dont l'adoption conditionne le vote final du groupe R. P. R.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Le Baill, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement. Personnellement, je souhaite qu'il ne soit pas adopté.

En effet, la procédure d'élaboration du plan d'exposition au bruit qu'il propose est excessivement complexe, dans la mesure où elle fait intervenir à la fois les régions et les communes,

voire un décret en Conseil d'Etat, en cas de désaccord de celles-ci, et une procédure contradictoire.

La solution retenue dans le projet, qui semble bien préférable, n'exclut nullement la concertation, en particulier avec les communes et les régions.

Nous proposerons, par un amendement ultérieur, que les commissions consultatives de l'environnement soient également consultées.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. En cas de désaccord entre la commune et l'Etat, je vous rappelle, monsieur Cousté, que le plan d'exposition au bruit ne peut être arrêté par décret en Conseil d'Etat, puisqu'il ne s'agit ni d'une servitude aéronautique, ni d'un document d'urbanisme, mais d'une évaluation prévisionnelle des conséquences d'un trafic futur.

Le décret qui fixera les conditions d'établissement du plan d'exposition au bruit prévoira toutes les consultations nécessaires, notamment celles des commissions consultatives de l'environnement — lorsqu'elles existent — et dans tous les cas, des communes. La région n'a pas à être consultée systématiquement.

M. Pierre-Bernard Cousté. Votre réponse est donc négative !

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. La région pourra être consultée sur les indices, ainsi que je l'ai indiqué à M. Nungesser.

J'ajoute que le plan d'exposition au bruit comportera un rapport de présentation relatant nettement les données et les méthodes ayant servi de base à son établissement. Ce rapport sera, bien sûr, soumis aux consultations que j'ai rappelées. Enfin, le plan d'exposition au bruit sera soumis à enquête publique.

Je suis donc au regret de refuser l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 27.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Le Baill, rapporteur, a présenté un amendement, n° 4, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, après les mots : « des communes intéressées », insérer les mots : « et de la commission consultative de l'environnement concernée ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Georges Le Baill, rapporteur. Cet amendement devrait rassurer M. Cousté, puisqu'il impose la consultation de la commission consultative de l'environnement concernée pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le Gouvernement accepte, bien entendu, cet amendement, mais propose de le compléter par les mots : « lorsqu'elle existe ». Cela couvrira tous les cas possibles.

M. le président. Monsieur le rapporteur, acceptez-vous cette modification ?

M. Georges Le Baill, rapporteur. Je suis d'accord.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4, compte tenu de la rectification proposée par le Gouvernement, tendant à compléter cet amendement par les mots : « lorsqu'elle existe ». (L'amendement, ainsi rectifié, est adopté.)

M. le président. M. Le Baill, rapporteur, a présenté un amendement, n° 5, ainsi rédigé :

« Compléter le troisième alinéa du texte proposé pour l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme par les mots : « et tenu à la disposition du public. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Georges Le Baill, rapporteur. Le décret en Conseil d'Etat qui fixera les conditions dans lesquelles est établi le plan d'exposition au bruit doit définir également les modalités de sa publicité. Celle-ci doit être assurée y compris dans les communes non dotées d'un plan d'occupation des sols où le plan d'exposition au bruit ne peut donc être annexé à ce document.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. D'accord.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Le Baill, rapporteur, a présenté un amendement, n° 6, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa du texte proposé pour l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme par les mots : « dont les dispositions doivent être compatibles avec les prescriptions définies à l'article L. 147-5 ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Georges Le Baill, rapporteur. Cet amendement vise à ce que soit assurée une complète cohérence entre le contenu du plan d'exposition au bruit et celui du plan d'occupation des sols. Il précise donc que les dispositions de ce dernier doivent être compatibles avec les prescriptions définies par l'article L. 147-5 en matière de construction dans les zones de bruit.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Favorable.

M. le président. La parole est à M. Mercieca.

M. Paul Mercieca. Selon cet amendement, le plan d'occupation des sols devra se plier au plan d'exposition au bruit. Nous ne saurions approuver cette philosophie. Nous voterons donc contre cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 6.

M. Paul Mercieca. Le groupe communiste vote contre. (L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 7 et 17, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 7, présenté par M. Le Baill, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme par l'alinéa suivant :

« Les plans d'exposition au bruit existants rendus disponibles pour l'application de la directive d'aménagement national approuvée par le décret n° 77-1066 du 22 septembre 1977 valent, dans l'attente de leur révision, plan d'exposition au bruit au titre de la loi n° du relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes. Cette révision intervient selon les conditions fixées par le décret en Conseil d'Etat prévu au troisième alinéa ci-dessus. »

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement, n° 25, ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 7, substituer aux mots : « approuvée par le décret n° 77-1066 du 22 septembre 1977 » les mots : « relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes. »

L'amendement n° 17, présenté par MM. Mercieca, Nilès, Asensi, Mme Jacquaint, MM. Zarka, Porelli et les membres du groupe communiste et apparenté, est ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme par l'alinéa suivant :

« Les plans d'exposition au bruit existants rendus disponibles pour l'application de la directive d'aménagement national approuvée par le décret n° 77-1066 du 22 septembre 1977 ne valent pas, dans l'attente de leur révision, plan d'exposition au bruit au titre de la loi n° du relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes. Cette révision intervient selon les conditions fixées par le décret en Conseil d'Etat prévu au troisième alinéa ci-dessus. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 7 et pour donner son avis sur le sous-amendement n° 25 et sur l'amendement n° 17.

M. Georges Le Baill, rapporteur. L'objet de notre amendement est de maintenir en vigueur les plans d'exposition au bruit établis en application de la réglementation antérieure, afin que l'intervention de la nouvelle loi n'impose pas de les refaire.

Cette disposition transitoire ne fait toutefois pas obstacle à la révision de ces plans, puisqu'elle prévoit au contraire que celle-ci devra être menée à bien selon la procédure qui doit être suivie pour l'établissement des nouveaux plans d'exposition au bruit. Il serait d'ailleurs souhaitable que le Gouvernement précise dans quels délais cette révision pourra être menée à bien.

La commission n'a pas examiné le sous-amendement n° 25 du Gouvernement, mais elle l'aurait probablement accepté si elle en avait été saisie.

Elle n'a pas non plus examiné l'amendement n° 17, mais si tel avait été le cas, elle l'aurait sans doute rejeté, puisqu'elle a adopté l'amendement n° 7, qui, sur le même problème du maintien en vigueur des plans d'exposition au bruit existants, propose une solution inverse.

M. le président. La parole est à M. le ministre, pour soutenir le sous-amendement n° 25 et pour donner son avis sur les amendements n° 7 et 17.

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le Gouvernement accepte l'amendement n° 7, sous réserve de l'adoption de son sous-amendement n° 25. En effet, il est inhabituel de citer une référence réglementaire dans une loi. Je propose donc de remplacer le numéro du décret par son objet.

Dans ces conditions, le Gouvernement ne peut qu'être opposé à l'amendement n° 17 puisqu'il contredit l'amendement n° 7. Du reste, il créerait un vide juridique grave de conséquences autour de quelque 150 aérodromes disposant à ce jour d'un plan d'exposition au bruit. De plus, cet amendement aurait pour effet de retarder de plusieurs années la mise en application de la loi en interdisant de tenir compte de l'acquis des plans d'exposition au bruit existants.

Je tiens à signaler à l'auteur de l'amendement que je ressens une certaine forme de contradiction entre ce qu'il nous propose ici et ce qu'il disait tout à l'heure.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 25. (Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7, modifié par le sous-amendement n° 25.

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 17 tombe.

MM. Mercieca, Paul Chomat, Nilès, Asensi, Mme Jacquaint, MM. Zarka, Porelli et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 16, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme par l'alinéa suivant :

« Le conseil municipal de chaque commune intéressée peut modifier sur le territoire de celle-ci dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat la délimitation de la zone C du plan d'exposition au bruit. »

La parole est à M. Mercieca.

M. Paul Mercieca. Nous avons proposé en commission un amendement qui visait à instaurer une procédure permettant à la commune de modifier, après avis de la commission consultative de l'environnement et du commissaire de la République, et après enquête publique, le plan d'exposition au bruit pour ce qui la concerne et de l'annexer au P. O. S.

J'ai longuement insisté dans mon intervention sur nos motivations. Par souci de compromis, je propose que ces dispositions valent au moins pour la zone C. Il s'agit ainsi de revenir à l'esprit de la circulaire d'août 1981 qui insiste longuement sur le caractère approximatif du zonage et de tirer les conséquences de la décentralisation qui donne aux communes des compétences nouvelles en matière d'urbanisme.

Notre amendement propose que le conseil municipal puisse modifier, par exemple selon des modalités prévues par décret en conseil d'Etat proches de celles fixées pour l'élaboration et la révision des P. O. S., la délimitation de la zone C, c'est-à-dire, la zone de bruit modéré.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Le Baill, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement.

A titre personnel, j'estime qu'on permettant une modification par le conseil municipal des limites de la zone C, il est en totale contradiction avec l'esprit de la loi selon lequel la délimitation des zones de bruit repose sur des réalités objectives : les valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit. L'amendement risque d'enlever toute portée réelle au plan d'exposition au bruit et, par voie de conséquence, à la loi que nous examinons.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement. Il est conscient des difficultés importantes de la mise en œuvre des dispositions concernant l'urbanisme au voisinage des aérodromes en ce qui concerne les zones C, dites zones de bruit modéré.

Mais il n'est pas possible d'accepter que les délimitations de ces zones relèvent de la seule compétence des communes. D'une part, cela créerait des inégalités entre les différentes communes concernées par un aérodrome ; d'autre part, cela serait contraire à l'objet même des plans d'exposition au bruit, objet qui doit relever d'une approche globale des problèmes en question.

Enfin, cela serait contraire à la logique de la loi du 7 janvier 1983 sur la répartition des compétences en matière d'urbanisme. Je vous rappelle que, selon cette loi, seul l'Etat — le

Parlement ou le Gouvernement selon les cas — peut définir les prescriptions d'aménagement avec lesquelles les documents d'urbanisme doivent être compatibles.

Cela étant, je tiens à préciser que le texte du Gouvernement prévoit que les plans d'exposition au bruit seraient établis en concertation avec les communes et avec le public puisque, je le répète, ces plans seront soumis à enquête publique. C'est donc au stade de ces concertations que pourront être abordées, le cas échéant, les questions relatives à la modulation des zones de bruit C.

Pour ces raisons, le Gouvernement est opposé à l'amendement n° 16.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 16.
(L'amendement n'est pas adopté.)

ARTICLE L. 147-4 DU CODE DE L'URBANISME

M. le président. MM. Mercieca, Nilès, Asensi, Mme Jacquaint, MM. Zarka, Porelli et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 18, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 147-4 du code de l'urbanisme, après le mot : « prévisions », insérer les mots : « de réduction du bruit émis par les aéronefs et ».

La parole est à M. Mercieca.

M. Paul Mercieca. Cet amendement tend à préciser que les plans d'exposition au bruit doivent prendre en compte pour leur élaboration les hypothèses de réduction du bruit à la source émis par les avions. Il s'agit d'un impératif qu'il est indispensable d'inscrire dans la loi.

A titre d'exemple, j'indique qu'il y a une énorme différence entre le bruit produit par une Caravelle et celui émis par un Airbus. Des progrès pourraient encore, sans doute, être faits dans l'avenir, même si nous atteignons actuellement, comme le note le rapport Gabolde, un palier. Mais nous légiférons pour de nombreuses années.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Le Baill, rapporteur. La commission a estimé que prendre en compte les prévisions de réduction du bruit émis par les aéronefs reviendrait à risquer de réduire à l'excès les zones de bruit, notamment si les progrès prévus en la matière n'étaient pas effectivement réalisés. Nous pensons que cet amendement ne va pas dans le sens d'une meilleure protection des populations contre les nuisances. En cas d'évolutions technologiques importantes, la révision pourra toujours être pratiquée dans les plans d'occupation des sols plutôt que dans les plans d'exposition au bruit.

La commission a donc rejeté cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le Gouvernement est d'accord sur le fond, mais cet élément relatif à la diminution des nuisances dues au bruit des avions est bien pris en compte par les modalités de calcul des indices qui évaluaient la gêne, et à partir desquels est établi le plan d'exposition au bruit.

En tout état de cause, il sera nécessaire de ne tenir compte que des améliorations phoniques, sinon certaines du moins probables, et faisant appel à des technologies susceptibles d'être mises en œuvre dans les prochaines années sur les avions.

Pour ces raisons, le Gouvernement préfère s'en remettre à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 18.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Nungesser et les membres du groupe du rassemblement pour la République ont présenté un amendement, n° 28, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 147-4 du code de l'urbanisme, après les mots : « développement de l'activité aérienne », insérer les mots : « étant entendu que celui-ci ne peut entraîner la création de nouvelles zones d'exposition au bruit ».

La parole est à M. Cousté.

M. Pierre-Bernard Cousté. Mon collègue Nungesser a déjà expliqué le sens de cet amendement.

Au moment où le Gouvernement présente le projet de loi relatif à l'urbanisme au voisinage des aéroports, il semble essentiel de préciser que le développement éventuel de l'activité aérienne ne peut en aucun cas entraîner l'extension des zones de nuisances à des secteurs qui ont été urbanisés parce qu'ils n'étaient pas inclus dans les emprises des procédures d'approche de avions.

Il convient donc d'interdire a priori l'utilisation de pistes qui entraîneraient la création de nouvelles zones de nuisances.

D'une façon générale, le respect des plans d'urbanisme déjà approuvés doit l'emporter sur les besoins du trafic aérien lorsque ceux-ci n'ont pas été prévus lors de l'élaboration de ces plans d'urbanisme.

Le texte, tel qu'il a été expliqué par mon collègue Nungesser, au nom de notre groupe, est suffisamment clair pour que je n'y revienne pas, et je souhaite que le Gouvernement accepte cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Le Baill, rapporteur. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission.

Je rappelle que l'article L. 147-4 du code de l'urbanisme précise que : « le plan d'exposition au bruit définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs ».

On établit donc ce plan d'exposition en fonction des prévisions.

A titre personnel, je suis défavorable à cet amendement parce qu'il ne me paraît guère réaliste de définir dans la loi les conséquences que devra avoir ou ne pas avoir le développement de l'activité aérienne, d'autant que les plans d'exposition au bruit prévoient normalement ces extensions.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Cet amendement va à l'encontre de la logique du projet de loi qui tend à prendre en compte, dès l'origine de l'élaboration du plan d'exposition au bruit, les développements prévisibles de l'activité aérienne.

Il est nécessaire de laisser jouer les mécanismes prévus dans ce projet pour que, en toute hypothèse, les populations riveraines soient protégées contre les nuisances phoniques créées par les activités de l'aérodrome qui, bien entendu, ne peuvent être figées à leur niveau actuel.

Le Gouvernement est donc contre cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 28.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Mercieca, Nilès, Asensi, Mme Jacquaint, MM. Zarka, Porelli et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 19, ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 147-4 du code de l'urbanisme par la phrase suivante :

« La zone C est adaptée dans chaque commune concernée par le conseil municipal, selon les modalités fixées par décret en Conseil d'Etat, pour tenir compte de l'insertion de l'aérodrome dans les milieux urbains. »

La parole est à M. Mercieca.

M. Paul Mercieca. Cet amendement prend en compte le fait que les plans d'exposition au bruit ne définiront jamais autre chose que des zones où le bruit est approximativement mesuré. Or la zone de bruit C est une zone de bruit modéré. Le bruit y est d'autant plus modéré que l'on s'éloigne de l'épicentre. Il faut donc prévoir une certaine marge d'adaptation de cette zone, et nul n'est mieux placé pour le faire que le conseil municipal.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Le Baill, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement. Cependant, il s'inspire de la même logique que l'amendement n° 16 que nous avons repoussé tout à l'heure. A titre personnel, je considère donc qu'il doit être rejeté.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Pour les raisons que j'ai indiquées tout à l'heure, le Gouvernement est contre cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 19.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Mercieca, Nilès, Asensi, Mme Jacquaint, MM. Zarka, Porelli et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 20, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 147-4 du code de l'urbanisme, après les mots : « être modulées », insérer les mots : « après avis des communes et de la commission consultative de l'environnement concernées ».

La parole est à M. Mercieca.

M. Paul Mercieca. Cet amendement s'inscrit toujours dans la même logique. Il tend à affirmer la nécessaire responsabilité des élus locaux dans la détermination des indices de bruit. En effet, l'article L. 111-11 auquel fait référence le projet de loi prévoit que les régions sont consultées pour l'élaboration des prescriptions particulières d'urbanisme, dans le cadre des lois d'aménagement. Ces régions peuvent d'ailleurs également prendre l'initiative de ces prescriptions.

Dans le cas particulier de ce projet de loi, l'article L. 111-11 paraît insuffisant. La loi de décentralisation a en effet laissé à l'Etat la compétence des aéroports pour éviter notamment des conflits entre collectivités territoriales de différents niveaux pouvant aboutir à des tutelles de fait.

Notre amendement propose que l'avis des communes et de la commission consultative de l'environnement soit également sollicité avant l'élaboration de ces prescriptions particulières qui aboutiraient à des valeurs d'indices différentes pour la détermination des zones de bruit. L'affaire de l'arrêté du commissaire de la République d'Île-de-France nous montre d'ailleurs les prémices de ce que pourrait être cette différenciation de valeurs d'indices, et cela augure mal de l'avenir.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Le Baill, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement, mais elle avait rejeté un amendement qui en était très proche sur le fond, considérant que, si une possibilité d'adaptation des valeurs d'indices fondant la délimitation des zones de bruit était souhaitable, elle devait être prévue au niveau régional et non au niveau communal. Cette dernière solution comporterait en effet dans certaines communes des risques de restriction excessive des zones de bruit. La logique de la commission reste toujours la même : il faut aller dans le sens de la protection des populations contre les nuisances.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement.

Je rappelle que le texte en discussion prévoit, en application de l'article L. 111-11 du code de l'urbanisme, que les valeurs des indices peuvent être modulées par l'Etat, après avis ou sur proposition des régions. Je ne suis pas opposé sur le fond au fait que les communes soient consultées. Cependant, le texte qui est proposé par l'amendement n° 20 est beaucoup trop rigide. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement se prononce contre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 20.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Le Baill, rapporteur, a présenté un amendement, n° 8, ainsi libellé :

« Après les mots : « compte tenu », rédiger ainsi la fin du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 147-4 du code de l'urbanisme : « de la situation des aérodromes au regard de leur utilisation, notamment pour la formation aéronautique, et de leur insertion dans les milieux urbanisés ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Georges Le Baill, rapporteur. Cet amendement tend à faire en sorte que la modulation régionale des indices servant à délimiter les zones de bruit prenne tout particulièrement en compte les aérodromes utilisés pour la formation aéronautique civile ou militaire, dont les conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne les trajectoires suivies par les avions, sont sensiblement différentes de celles des aérodromes affectés à l'aviation commerciale.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le Gouvernement est sensible aux motifs qui ont inspiré cet amendement.

Il est en effet important de tenir compte de la formation aéronautique dans la modulation des valeurs d'indices psophiques, et j'espère que les députés sont sensibles à la façon dont est calculé cet indice. (Sourires.) Cependant, je considère que ce critère est déjà pris en compte dans les calculs qui permettent d'établir le plan d'exposition au bruit. Cela dit, je m'en remettrai à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 8.

(L'amendement est adopté.)

ARTICLE L. 147-5 DU CODE DE L'URBANISME

M. le président. M. Le Baill, rapporteur, a présenté un amendement, n° 9, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa (1°) du texte proposé pour l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme, substituer aux mots : « des logements », les mots : « de celles qui sont ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Georges Le Baill, rapporteur. Il s'agit de substituer aux mots « des logements » une expression plus large susceptible d'englober des constructions à usage d'habitation, tels que les hôtels ou les installations destinés à l'hébergement des personnels aéronautiques en transit, et qui n'ont pas nécessairement la qualité de logements.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 9.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Le Baill, rapporteur, et M. Paul Chomat ont présenté un amendement, n° 10, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la deuxième phrase du deuxième alinéa (1°) du texte proposé pour l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme :

« Pour ce qui concerne les équipements publics ou collectifs, ne sont admis que ceux qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Georges Le Baill, rapporteur. La nouvelle rédaction proposée par cet amendement tend à affirmer avec plus de netteté le maintien de la possibilité d'édifier en zones A et B toutes les installations nécessaires à l'activité aéronautique, y compris celles qui n'ont pas le caractère d'équipements publics ou collectifs.

Elle tend en outre à supprimer l'adverbe « strictement » qui, selon la commission, n'apporte aucune précision et est au contraire de nature à susciter des difficultés d'interprétation.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 10.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Mercieca, Nilès, Asensi, Mme Jacquaint, MM. Zarka, Porelli et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 21, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa (1°) du texte proposé pour l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme, par les mots : « ainsi que les constructions à usage d'habitation afférentes à ces équipements. »

La parole est à M. Mercieca.

M. Paul Mercieca. Cet amendement tend à autoriser dans les zones de bruit fort la construction de bâtiments d'habitation strictement liés à un équipement existant. Je pense, par exemple, à des logements de fonction permettant le gardiennage en permanence d'un équipement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Le Baill, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement.

A titre personnel, je pense qu'elle ne l'aurait sans doute pas retenu s'il lui avait été soumis. Elle a en effet rejeté un amendement qui, tout en allant dans le même sens que celui-ci, était plus restrictif puisqu'il admettait l'édification des logements de fonction afférents aux équipements publics ou collectifs. La commission avait estimé qu'une telle rédaction ouvrait une brèche injustifiée dans l'application du principe selon lequel aucun logement nouveau ne peut être admis en zones A et B. Or l'amendement qui nous est soumis ouvre une possibilité plus large encore. Je suis donc contre son adoption.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Les assouplissements qu'introduirait cet amendement sont couverts pour les zones déjà urbanisées et en zone de bruit B par les dispositions du troisième alinéa de ce même article. Les étendre sans restriction irait à l'encontre de l'encontre des objectifs de protection des populations contre les nuisances sonores qui fondent justement le présent projet de loi. Le Gouvernement ne peut qu'être défavorable à cet amendement.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Mercieca ?

M. Paul Mercieca. Je le maintiens. Il contient des restrictions puisqu'il concerne uniquement des constructions à usage d'habitation liées à des équipements existants.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 21.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Nungesser et les membres du groupe du rassemblement pour la République ont présenté un amendement, n° 29, ainsi rédigé :

« Supprimer le quatrième alinéa (2°) du texte proposé pour l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme. »

La parole est à M. Cousté.

M. Pierre-Bernard Cousté. M. Nungesser a déjà exposé le sens de cet amendement.

Si l'on a vraiment le souci de l'amélioration de la qualité de la vie dans les zones de bruit A et B, il est paradoxal d'y entreprendre et d'y développer des opérations de rénovation de quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, dont les conséquences évidentes seront de maintenir les populations dans les zones à fortes nuisances.

C'est pourquoi nous proposons de supprimer le quatrième alinéa du texte proposé pour l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme et de faire en sorte que les crédits affectés à des opérations de ce genre soient plutôt utilisés à faciliter le transfert des populations mal logées hors des zones à fortes nuisances situées près des aérodromes.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Le Baill, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement, mais il faut bien voir que le projet de loi qui nous est proposé réalise un équilibre entre la protection des populations et la possibilité pour les communes de maintenir leur patrimoine immobilier.

A titre personnel, je suis donc hostile à l'amendement parce que la disposition qu'il propose de supprimer est indispensable pour éviter que dans les zones de bruit A et B les inconvénients d'une dégradation du bâti ne s'ajoutent, pour les habitants, à ceux qui résultent des nuisances sonores.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. J'ai répondu tout à l'heure sur ce sujet à M. Nungesser.

L'amendement que vous venez de soutenir, monsieur Cousté, est d'un libellé relativement bref ; il n'en aurait pas moins des conséquences considérables pour les populations concernées.

Imaginez une seconde ce que représente pour des villages, pour des villes situés autour de l'aéroport d'Orly, par exemple, et pour leurs habitants, l'interdiction de procéder à des réhabilitations de logements. Imaginez ces quartiers entiers pourrissant, en attendant que les gens partent, et que, finalement, le problème se règle par l'exode des populations. Cet amendement me choque. Il est véritablement contradictoire avec tout l'esprit de ce texte et avec la politique que le Gouvernement entend mener en matière d'urbanisme et de réhabilitation du logement. Le Gouvernement y est donc très fermement opposé.

M. Pierre-Bernard Cousté. Puis-je répondre au Gouvernement, monsieur le président ?

M. le président. Non, monsieur Cousté.

Je mets aux voix l'amendement n° 29.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Paul Chomat, Nilès, Asensi, Mme Jacquaint, MM. Zarka, Porelli et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 22, ainsi rédigé :

« Dans le quatrième alinéa (2°) du texte proposé pour l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme, après le mot : « amélioration », insérer les mots : « , l'extension mesurée ».

La parole est à M. Mercieca.

M. Paul Mercieca. Cet amendement, comme l'amendement n° 24 que je défends par avance, tend à autoriser, dans les secteurs déjà urbanisés, l'extension mesurée des constructions à usage d'habitation dans les zones de bruit fort. Dans certaines communes, en effet, par exemple à Villeneuve-le-Roi, dans mon département, le centre-ville est situé en zone de bruit fort.

Nous sommes d'accord avec la philosophie de cette partie du projet qui, en gros, vise à maintenir les choses en l'état sans développement de l'urbanisation de ces zones. A terme, cependant, il ne faut pas que ce tissu urbain, auquel les gens demeurent attachés, dépérisse, ce qui suppose évidemment que l'on poursuive l'effort d'insonorisation et de réduction du bruit à la source, mais aussi que ce tissu s'adapte à l'évolution des conditions de vie de la population.

J'ajoute que la disposition que nous proposons était contenue dans la circulaire d'août 1981, et je ne rappellerai jamais assez notre attachement à l'essentiel de ce texte.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Le Baill, rapporteur. M. Mercieca souhaite que l'on autorise l'extension mesurée de la construction dans les zones A et B, position inverse de celle qu'a défendue M. Cousté. Nous avons, nous, une position mesurée puisque nous nous situons entre ces deux extrêmes.

La commission a donc rejeté cet amendement car il est contraire au principe selon lequel doit être interdite toute construction conduisant à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Comme je disais tout à l'heure, qui peut le plus peut le moins. J'avais l'impression que le mot d'amélioration, qui figure dans le texte du Gouvernement, incluait l'extension mesurée. Le tout est de savoir quelle est la mesure de l'extension. S'il s'agit de rajouter une pièce parce que la famille s'agrandit, je ne vois pas, moi qui viens de lancer un concours d'idées, qui a eu un immense succès, concernant la maison agrandissable, pourquoi on l'interdirait.

Une fois n'est pas coutume — du moins pour aujourd'hui — je suis d'accord avec M. Mercieca.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 22.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Mercieca, Nilès, Asensi, Mme Jacquaint, MM. Zarka, Porelli et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 23, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa (3°) du texte proposé pour l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme, supprimer les mots : « individuelles non groupées ».

La parole est à M. Mercieca.

M. Paul Mercieca. Le problème majeur en zone C est de ne pas autoriser plus qu'un faible accroissement de population. Cela posé, on ne voit pas pourquoi, dans ce cadre, il est nécessaire de privilégier les constructions individuelles. Il me semble même au contraire que bien souvent des bâtiments collectifs construits, par exemple, par des organismes sociaux, témoignent d'un souci de prise en compte des conditions de vie des futurs habitants qu'on ne retrouve pas forcément dans des constructions individuelles où les accédants doivent supporter, surtout dans la période actuelle, des charges de remboursement très importantes couplées avec la cherté de la propriété.

Bien évidemment, si bâtiments collectifs il y a, il doit s'agir de petits bâtiments qui ne soient pas de nature à modifier l'équilibre des populations en zone de bruit modéré.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Le Baill, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement. Elle a estimé que dans la zone C où ne sont admises que les constructions n'entraînant qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances, le meilleur moyen de faire respecter cette prescription était de proscrire les lotissements et les logements collectifs.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Le texte du Gouvernement, en n'admettant dans les zones C que des constructions individuelles non groupées, exprime bien la philosophie générale du projet qui est de ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances du bruit. Il est néanmoins suffisamment souple puisqu'il permet, en particulier dans ce que l'on appelle en matière d'urbanisme les « dents creuses », certaines constructions supplémentaires dès lors que les équipements publics nécessaires existent.

Pour ces raisons, le Gouvernement est opposé à l'amendement n° 23.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 23.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Mercieca, Nilès, Asensi, Mme Jacquaint, MM. Zarka, Porelli et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 24, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa (3°) du texte proposé pour l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme, après le mot : « amélioration », insérer les mots : « , l'extension mesurée ».

Cet amendement a déjà été soutenu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Le Baill, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement pour la même raison qu'elle avait rejeté l'amendement n° 22.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.
Favorable!

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 24.
(L'amendement est adopté.)

ARTICLE L. 147-6 DU CODE DE L'URBANISME

M. le président. M. Le Baill, rapporteur, a présenté un amendement, n° 11, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa du texte proposé pour l'article L. 147-6 du code de l'urbanisme, après les mots : « permis de construire », insérer les mots : « ou toute autorisation d'utiliser ou d'occuper le sol ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Georges Le Baill, rapporteur. Cet amendement tend à faire en sorte que l'obligation posée par le dernier alinéa de l'article L. 147-6 ne concerne pas seulement le permis de construire, mais toutes les formes d'autorisation d'utiliser ou d'occuper le sol.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.
D'accord !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 11.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Le Baill, rapporteur, a présenté un amendement, n° 12, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa du texte proposé pour l'article L. 147-6 du code de l'urbanisme, substituer aux mots : « de la construction », les mots : « du terrain ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Georges Le Baill, rapporteur. Cet amendement est la conséquence de l'amendement précédent.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.
D'accord !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'article unique du projet de loi, modifié par les amendements adoptés.
(L'article unique du projet de loi, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article unique.

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 26, ainsi rédigé :

« Après l'article unique, insérer l'article suivant :

« Il peut être créé, auprès d'un aérodrome visé à l'article L. 147-2 du code de l'urbanisme, une commission consultative de l'environnement.

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

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

Sur cet amendement, M. Le Baill a présenté un sous-amendement, n° 30, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa de l'amendement n° 26 :

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

L'amendement et le sous-amendement ont déjà été soutenus.

Je mets aux voix le sous-amendement n° 30.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 26, modifié par le sous-amendement n° 30.
(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

Vote sur l'ensemble.

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Cousté.

M. Pierre-Bernard Cousté. Aucun des amendements que M. Nungesser a exposés dans la discussion générale et que j'ai moi-même illustrés par des propos clairs n'a été accepté par le

Gouvernement. Vous comprendrez, dans ces conditions, que le groupe du rassemblement pour la République s'abstienne sur ce texte relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.

M. le président. La parole est à M. Mercieca.

M. Paul Mercieca. A l'issue de l'examen de ce projet de loi, les craintes que j'avais exprimées dans la discussion générale se trouvent malheureusement largement confirmées. Nos propositions visant à respecter l'esprit qui avait présidé à l'élaboration de la circulaire Fiterman-Crépeau d'août 1981 n'ont pas été suivies.

Ce projet de loi reprend d'une main aux communes ce qui leur a été octroyé de l'autre dans le cadre de la décentralisation.

Nous mettons en garde, avec les élus locaux, les populations des communes qui seront concernées par un plan d'exposition au bruit. Avec un tel texte tout progrès, notamment sur la voie de la satisfaction des besoins des mal-logés, serait dangereusement hypothéqué. Nous serons à leurs côtés pour faire valoir, avant l'adoption définitive de ce projet de loi, leurs préoccupations, leurs besoins et leurs propositions. En souhaitant que celles-ci soient prises en compte dans les lectures suivantes, notre groupe, en attendant, s'abstiendra dans le vote qui va intervenir.

M. le président. La parole est à Mme Nevoux.

Mme Paulette Nevoux. Comme M. Fourré l'a annoncé, le groupe socialiste votera ce texte. Il constitue un bon cadre juridique dans la ligne, quoi qu'en dise M. Mercieca, des décisions prises en 1981 par votre prédécesseur, monsieur le ministre.

Je rappellerai simplement deux préoccupations qui me paraissent importantes.

Premièrement, nous souhaiterions l'extension des zones de bruit donnant droit à indemnisation des riverains, c'est-à-dire les zones 1 et 2. J'ai fait quelques propositions en ce domaine. Vous nous avez dit, monsieur le ministre, que vous y adhérez et que vous aviez posé la question à M. le ministre de l'économie, des finances et du budget. Nous attendons donc avec impatience la réponse de votre collègue.

Deuxièmement, il serait bon de veiller à ce que les aéroports ne modifient pas l'utilisation des pistes. Je vise ici plutôt Orly, parce que les alentours de Roissy sont beaucoup moins urbanisés et que le problème s'y poserait de façon moins aiguë.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Je me félicite du débat qui vient d'avoir lieu et qui, indéniablement, a permis d'améliorer le projet, notamment en ce qui concerne la concertation nécessaire avec les riverains pour la mise au point des modalités de protection phonique aux abords des aéroports.

Après Mme Nevoux, je vous répète une nouvelle fois, monsieur Mercieca, que le texte que je présente aujourd'hui et qui, j'espère, sera voté, n'est ni en retrait ni en contradiction avec les circulaires de 1981. Il vous suffira de mettre les textes côte à côte, de faire une analyse sérieuse pour vous en convaincre. Il y a une continuité, n'en doutez pas.

En définitive, c'est là un bon texte qui permettra une meilleure protection des riverains des aéroports. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi n° 2417 relatif à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement (rapport n° 2477 de M. Jean-Pierre Destèbe, au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures trente-cinq.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique
de l'Assemblée nationale,

LOUIS JEAN.