

N° 36

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980
Annexe au procès-verbal de la séance du 6 novembre 1979

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*tendant à la création d'une **commission d'enquête** sur la situation des **riverains des grands aéroports** et les moyens à mettre en oeuvre afin d'améliorer leurs conditions de vie dans le cadre d'une politique du développement de la production aéronautique et de l'accroissement du transport aérien*

PRÉSENTÉE

Par Mmes Hélène LUC, Marie-Claude BEAUDEAU, MM. Marcel ROSETTE, Charles LEDERMAN, Serge BOUCHENY, Mme Danielle BIDARD-REYDET, MM. Raymond DUMONT, Jacques EBERHARD, Gérard EHLERS, Pierre GAMBOA, Jean GARCIA, Marcel GARGAR, Bernard Michel HUGO, Paul JARGOT, Fernand LEFORT, Anicet LE PORS, James MARSON, Louis MINETTI, Jean OOGHE, Mme Rolande PERLICAN, MM. Guy SCHMAUS, Camille VALLIN et Hector VIRON,

Sénateurs.

(Renvoyée à la Commission des Affaires économique et du Plan et pour avis à la commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale en application de l'article 11 du Règlement)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Des centaines de milliers de personnes vivent aux abords des grands aéroports qui ont un important trafic d'avions à réaction. Ces habitants sont victimes de graves nuisances dues au survol répété des avions à très basse altitude, au décollage et à l'atterrissage (toutes les 90 secondes pour l'aéroport d'Orly).

Si le problème du lieu de l'implantation de nouveaux aéroports doit désormais être étudié avec beaucoup plus d'attention en fonction des questions d'environnement, il faut actuellement tout faire en tenant compte de la situation présente et de la réalité de l'existence des aéroports actuels. Il est donc indispensable de prendre toutes les mesures aujourd'hui possibles qui permettraient d'améliorer les conditions de vie des populations concernées qui subissent le bruit des avions qui dépasse en certains lieux habités les 100 dBA. Or, toutes les études faites par les autorités médicales concluent que l'intensité sonore au-delà de 80 dBA entraîne de graves dangers pour l'organisme humain.

A la gravité des conditions de vie particulièrement pénibles et dangereuses des habitants riverains des aéroports à fort trafic s'ajoutent de nombreuses autres questions qui découlent de cette situation et qui se traduisent par des pénalisations, voire des spoliations des populations concernées.

En effet, pour l'essentiel les intéressés qui veulent se protéger du bruit dans leur habitation supportent des frais importants qu'ils doivent engager à cet effet et qui demeurent à leur charge, le Gouvernement n'ayant décidé d'indemniser (à un taux très faible) que les riverains de Roissy. Malgré l'arrêt du Conseil d'Etat du 21 avril 1975, le Gouvernement se refuse toujours à étendre cette mesure pour les riverains des autres aéroports.

Les petits propriétaires qui possèdent leur habitation de très longue date, souvent à la suite d'un héritage, ont vu, avec le développement du trafic aérien et l'apparition des avions à réaction, leur bien dévalué de façon considérable et ne peuvent actuellement réinvestir pour s'installer ailleurs où ils ne subiraient plus ces agressions sonores constantes. Seuls les abords de Roissy et un petit secteur de la commune de Villeneuve-le-Roi, commune proche d'Orly, bénéficient de certaines mesures permettant le rachat des propriétés situées dans ces zones.

Dans les zones de bruit, les terrains libres sont gelés, les plans d'urbanisme sont bloqués et les avis émis par les élus concernés ne sont pas pris en considération.

Pour les bâtiments publics, seuls les établissements scolaires et de santé situés aux abords d'Orly et de Roissy bénéficient d'aides à l'insonorisation.

Les vols de nuit ont été interdits de 23 h 30 à 6 h 30 à Orly en 1968. Depuis, cette réglementation, qui aurait dû être allongée dans sa durée et étendue, est au contraire violée de plus en plus fréquemment.

Les élus, les riverains qui se sont groupés en de nombreux comités de défense constatent que la concertation avec les autorités compétentes et le Gouvernement n'a jamais eu lieu dans la réalité. Les quelques rencontres sporadiques n'ont été que des rencontres visant à servir d'alibi à une soi-disant concertation. Les avis des associations et des élus ne sont pas pris en considération.

Après une procédure qui a duré douze ans, procédure retardée par le soutien du Gouvernement aux compagnies aériennes en ayant introduit un recours au tribunal des conflits, la commune de Villeneuve-le-Roi vient d'obtenir gain de cause et les tribunaux ont reconnu, après de nombreuses expertises, que la ville subissait un préjudice important, que tout n'avait pas été fait par les auteurs de ce préjudice pour réduire les nuisances et qu'il était pleinement justifié que les responsables indemnisent les victimes.

La commission d'enquête parlementaire qui vous est proposée avec cette proposition de résolution répond non seulement à un vœu quasi unanime des centaines de milliers de personnes concernées, mais aussi à un besoin urgent. Elle aurait pour objet, après avoir fait le point de la situation présente, d'examiner les revendications des riverains et des élus et de dire si toutes les mesures nécessaires sont prises et appliquées. Il est possible en effet de mieux protéger les riverains contre le bruit des avions, de développer la réduction du bruit à la source, d'améliorer les règles imposées au décollage et à l'atterrissage et aux trajectoires de vol afin de réduire les nuisances.

Une telle commission d'enquête apporterait au Parlement des éléments importants lui permettant de légiférer sur ce sujet.

Il faut que la France développe son trafic aérien en démocratisant ce moyen de transport, en le mettant à la portée des familles et des personnes aux revenus modestes. Il faut également que la France développe sa production

aéronautique. Les capacités technologiques de notre pays nous permettent d'être particulièrement bien placés dans ce domaine sur le plan mondial.

Déjà la production de l'Airbus et du moteur CFM 56 montre les possibilités pour réduire le bruit à la source. Le remplacement des Caravelle et des autres avions à niveau sonore important par un nouvel appareil tel que le A 200 bi-CFM 56 répondrait à cet objectif. Mais toutes ces possibilités actuelles sont-elles utilisées ? C'est une question à laquelle nous ne pouvons répondre que par la négative et cela est très dommageable.

Il en est de même sur les possibilités actuelles pour rendre plus compatible la vie des riverains avec l'activité des grands aéroports.

Le Gouvernement a annoncé son intention de déposer un projet de loi-cadre sur le bruit. L'aspect important du bruit des avions sera-t-il évoqué ? Les élus concernés n'ont pas été consultés à ce sujet. La commission d'enquête qui vous est proposée pourrait donner d'importants éléments afin d'informer chaque parlementaire.

C'est pour toutes ces raisons que nous vous demandons, Mesdames et Messieurs, d'adopter la proposition de résolution suivante :

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Article unique.

Conformément à l'article 11 du Règlement du Sénat, il est créé une commission d'enquête composée de 21 membres et chargée d'enquêter sur la situation des riverains des grands aéroports français et les moyens à mettre en oeuvre afin d'améliorer leurs conditions de vie dans le cadre du développement de la production aéronautique et de l'accroissement du transport aérien.