

N° 32

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1992-1993

Annexe au procès verbal de la séance du 29 octobre 1992.

PROPOSITION DE LOI

*tendant à renforcer le droit des riverains des aéroports
à participer à la lutte contre le bruit,*

PRÉSENTÉE

Par Mmes Hélène LUC, Marie-Claude BEAUDEAU, M. Jean-Luc BÉCART, Mmes Danielle BIDARD-REYDET, Paulette FOST, Jacqueline FRAYSSE-CAZALIS, MM. Jean GARCIA, Charles LEDERMAN, Félix LEYZOUR, Mme Michelle DEMESSINE, MM. Louis MINETTI, Robert PAGÈS, Ivan RENAR, Robert VIZET et Henri BANGOU,

Sénateurs.

(Renvoyée à la commission des Affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis 1948, le développement du trafic sur les aéroports s'est trop souvent effectué sans tenir compte des populations riveraines subissant des nuisances phoniques considérables.

Cet essor du trafic aéroportuaire s'inscrivait dans des sites déjà fortement urbanisés. C'est le cas notamment, de manière criante, dans la région de l'aéroport d'Orly, dans le Val-de-Marne et de Roissy-en-France dans le Val d'Oise.

Mais, au début des années soixante, avec l'arrivée des premiers avions à réaction, les riverains des aéroports vécurent avec encore plus de difficultés le bruit lié au trafic.

Depuis lors, l'action des populations concernées n'a pas cessé. Et avec des associations, des organisations, l'intervention d'élus, des succès importants ont été obtenus : l'établissement du couvre-feu, la mise au point de procédures antibruit, la réalisation de moteurs moins bruyants, l'aide partielle à l'insonorisation. De multiples procès reconnaissent, dans le même temps, les préjudices incontestables que les riverains subissaient.

Depuis trente ans, la relation entre les populations et les pouvoirs publics, à propos de ce problème, est tendue.

Aujourd'hui, la sécurité aérienne doit être affirmée et respectée par les compagnies aériennes dans le but d'assurer aux riverains le droit à la vie.

A cet égard, les fantastiques progrès technologiques que nous connaissons permettent, dans le domaine de la construction des avions et de leur motorisation, mais également dans celui de l'exploitation et de la régularisation de l'activité aérienne, de répondre aux aspirations des populations riveraines des aéroports, qui doivent connaître le soulagement qu'offrent des possibilités technologiques supérieures.

Mais, d'un autre côté, la déréglementation du transport aérien constitue une menace dangereuse qui aboutirait à remettre en cause, en particulier, les acquis des riverains.

L'existence d'aéroports au sein de sites urbanisés — comme ceux d'Orly et de Roissy — nécessite une réflexion et l'élaboration de conditions nouvelles de l'activité aérienne qui tiennent compte, nécessairement, de ce facteur urbain et humain.

C'est la raison pour laquelle il est urgent que les populations riveraines soient associées à ces réflexions. C'est un gage d'efficacité.

C'est l'objet de cette proposition de loi qui s'articule autour de six points.

1. Depuis une vingtaine d'années, les nuisances phoniques des aéroports sont étudiées par la communauté internationale, notamment depuis la conception et la fabrication des nouveaux turboréacteurs, plus performants et moins bruyants.

Aujourd'hui, l'objectif essentiel est de recommander et d'imposer des normes phoniques pour l'accès aux aéroports. C'est le cas de certains aéroports européens et américains qui interdisent déjà leur accès à certains types d'avions trop bruyants.

Cette pratique conduit inévitablement au renouvellement des flottes les plus anciennes : celle de la première génération, puis de la seconde.

A cet égard, un calendrier devrait être établi afin de mettre en place et de contrôler la disparition de l'ensemble de la flotte aérienne ancienne.

2. Les conditions particulières des aéroports se trouvant sur des sites fortement urbanisés nécessitent des dispositions strictes concernant les horaires d'ouverture.

Les limitations imposées n'ont d'ailleurs pas contrarié le développement des aéroports.

L'exemple d'Orly est flagrant.

Depuis 1965, le nombre de mouvements d'avions a augmenté de 65 % alors que celui des passagers a été multiplié par quatre, ce qui se situe dans les moyennes mondiales. Cela malgré l'existence du couvre-feu limitant les activités quotidiennes à dix-sept heures ouvrables.

Aujourd'hui, compte tenu des progrès technologiques permettant de meilleures régulations des vols, les horaires du couvre-feu peuvent être revus et fixés de 22 heures le soir jusqu'à 7 heures le matin et, pendant les plages horaires proches du couvre-feu, les appareils les plus bruyants pourraient être interdits d'évoluer. A Roissy, les riverains luttent contre des projets visant à construire une

troisième piste par acquisition de terrains sur la commune de Tremblay-en-France et à développer le trafic de nuit, ce qui multiplierait les nuisances.

3. Dans certaines aéroports, des « procédures à moindre bruit » sont officiellement publiées. Il est important qu'elles soient respectées, et cela pose la question des trajectoires sous l'autorité aéroportuaire, et celle de la mise en œuvre de sanctions réellement dissuasives.

De plus, l'arrivée sur le marché d'un nouveau moyen d'atterrissage, qui remplacera les moyens actuels dans quelques années, permettra de définir de nouvelles trajectoires d'approche avec des courbes et des pentes plus fortes. Ces améliorations techniques tendront, bien évidemment, à modifier les conditions d'exploitation des aéroports à l'arrivée mais également au départ.

4. Les nuisances phoniques sont unanimement reconnues comme étant un facteur important de détérioration de la santé. A cet égard, un « Plan national pour l'environnement » vient de voir le jour. Il procède, notamment, à un examen des mesures à prendre pour protéger les populations des bruits excessifs. Il proclame le droit à la protection. La conclusion de ce document préconise vivement l'insonorisation des lieux exposés.

Cette notion universelle du droit à la protection signifie qu'on ne peut pas définir arbitrairement des zones donnant lieu à insonorisation mais au contraire que chacun et chacune bénéficient de ce droit quels que soient son lieu et sa date d'habitation.

Cela pose, de manière claire, la question du financement de telles dispositions, auxquelles chaque partenaire de la vie locale doit concourir à élaborer.

Il convient donc de mettre en place un régime cohérent d'indemnisation pour les riverains et les communes.

5. La « cohabitation » des aéroports et des populations urbaines s'est, malgré des difficultés, établie dans le temps. Mais, bien que cet état de fait ne soit pas remis en cause dans son fond, il n'en demeure pas moins que certaines mesures, adoptées hier, méritent aujourd'hui réexamen.

C'est le cas, notamment, à Villeneuve-le-Roi où des acquisitions et des démolitions sont opérées par le gestionnaire de l'aéroport, et cela sur les ressources du fonds spécial d'aide aux riverains, sans qu'aucune disposition n'existe pour préserver l'environnement du point de vue de l'aménagement des espaces et de la vie sociale.

Ces pratiques doivent aujourd'hui cesser. Des modifications relevant de l'aménagement au voisinage des aéroports doivent être élaborées et décidées d'une manière démocratique avec les populations concernées, en tenant compte de tous les progrès technologiques que nous connaissons.

6. Il convient, en tout état de cause, que ces problèmes, liés au trafic aérien et à son exploitation, prennent en premier lieu un facteur essentiel au cœur de tous ces développements : l'être humain.

Subissant trop souvent des préjudices au nom de la rentabilité financière, l'équilibre que chacun et chacune doit trouver suppose que l'on ne peut pas enlever le droit aux riverains de prendre une part active dans les décisions qui les concernent.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Les riverains des aéroports, qui subissent de graves préjudices phoniques, sont associés avec leurs élus, leurs associations, aux décisions d'aménagement des sites d'aéroports et de leurs abords, sont consultés sur les équipements de flotte des compagnies aériennes et sur les conditions de leur exploitation ; ils participent aux discussions sur les horaires d'exploitation et aux mesures d'ordre financier pour lutter contre le bruit.

Art. 2.

L'accès des plates-formes doit être interdit aux avions les plus bruyants – classes un et deux notamment. Aucune autorisation nouvelle de navigation ne doit être donnée à ce type d'appareil.

Art. 3.

Le couvre-feu à partir de 22 heures et jusqu'à 6 h 30 est instauré. Après 21 heures et avant 7 heures, l'évolution des avions les plus bruyants est interdite.

Art. 4.

Un organisme indépendant des autorités aéroportuaires contrôle le respect des procédures définies en concertation. Les procédures de moindre bruit deviennent obligatoires. Le non-respect de la réglementation peut entraîner pendant une période fixée à cet organisme une interdiction de vol pour la compagnie responsable.

Art. 5.

Des mesures financières sont prises par l'Etat pour inciter les compagnies aériennes à réduire les nuisances, dans le but d'améliorer l'environnement, et constituer un fonds d'aide aux riverains.

Art. 6.

Le niveau maximal de bruit « tolérable » se situe à 55 décibels dans les habitations et autres lieux de vie. L'aide à l'insonorisation vise à empêcher tout dépassement de ce niveau.

Art. 7.

Toutes les démolitions d'habitations envisagées sont interdites dans les quartiers exposés ainsi que la construction de nouvelles pistes, sans l'accord du maire et des riverains de la commune concernée. Les quartiers concernés par des destructions antérieures bénéficient du fonds d'aide aux riverains pour leur redonner vie.

Art. 8.

Les dispositions juridiques actuelles concernant les responsabilités des compagnies aériennes sont maintenues. Toutes entreprises et établissements publics dont l'activité sur les plates-formes engendre des nuisances sont responsables. Les litiges sont du ressort des tribunaux civils.

Art. 9.

Les articles 158 *bis* et 209 *ter* du code général des impôts sont abrogés.