

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

Enregistré à la Présidence du Sénat le 14 janvier 1978.  
Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 31 décembre 1977.

## PROPOSITION DE LOI

*tendant à la mise en œuvre de mesures urgentes pour réduire les nuisances causées par les avions à réaction aux riverains des grands aéroports,*

**PRÉSENTÉE**

Par Mme Marie-Thérèse GOUTMANN, MM. James MARSON, Serge BOUCHENY, Fernand CHATELAIN et les membres du groupe communiste (1) et apparenté (2),

**Sénateurs.**

Renvoyée à la Commission des Affaires culturelles sous réserve de la constitution éventuelle d'une Commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

(1) Ce groupe est composé de : MM. Serge Boucheny, Fernand Chatelain, Léon David, Jacques Eberhard, Gérard Faur, Pierre Gombou, Jean Garcia, Mme Marie-Thérèse Goutmann, MM. Bernard Hugué, Paul Jargot, Charles Lederman, Fernand Lefort, Anicet Le Pors, Léandre Létourneau, Mme Hélène Luc, MM. James Marson, Jean Oghe, Mme Rolande Porboon, M. Marcel Scoette, Guy Schmeu, Camille Vallin, Hector Vireo.

(2) Apparenté : M. Marcel Gargar.

Bref. — Aériennes - Nuisances.

## EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La lutte engagée par les riverains des aéroports a contraint le Gouvernement à prendre un certain nombre de mesures positives : interdiction des vols de nuit de 23 h 30 à 6 heures à l'aéroport d'Orly ; création d'une taxe parafiscale pour l'insonorisation, dans certaines zones, d'une partie des équipements publics, établissements d'enseignement et de santé, et des habitations dans le secteur de Roissy.

Dans le domaine de la réduction du bruit à la source, des progrès considérables ont également été enregistrés. Une quatrième génération d'avions à réaction doit voir le jour prochainement infiniment moins bruyante que les *Caravelle* et *Boeing 707* qui ouvraient l'ère de l'aviation commerciale à réaction. Le tableau suivant permet de mesurer les progrès accomplis :

AVION	CARAVELLE III	BOEING 737	AIRBUS	CFM 56
Bruit latéral .....	108 EpNdB	102 EpNdB	97 EpNdB	91 EpNdB
Surface exposée au bruit .....	75 km <sup>2</sup> (1)	34,3 km <sup>2</sup> (2)	10 km <sup>2</sup> (1)	1,7 km <sup>2</sup> (2)

(1) Surface exposée à plus de 90 EpNdB.

(2) Surface exposée à plus de 100 EpNdB.

Cette évolution confirme que la réduction du bruit à la source est bien le moyen le plus important pour réduire, à terme, les nuisances aériennes.

Toutefois, les nouveaux appareils ne constituent encore qu'une faible partie de la flotte commerciale et les appareils anciens, les plus bruyants, pourraient encore être utilisés pendant des années. De ce fait, le bruit des avions continue de créer une gêne considérable pour les riverains des aéroports.

**Tout montre qu'il est nécessaire qu'une loi, débattue et adoptée par le Parlement, détermine les moyens de réduire le bruit et de garantir les droits des riverains.**

\*  
\*\*

Tel était le but de la proposition de loi déposée en 1973 par le groupe communiste et qui reste à ce jour la seule en ce domaine. Cette proposition définissait quatre grands objectifs : réduire le bruit des avions (réduction du bruit à la source, interdiction des vols de nuit, adoption de procédures de moindre bruit), protéger et indemniser les riverains (réinstallation, insonorisation des habitations et des équipements publics), taxer les responsables du bruit (pour décourager l'utilisation des avions bruyants), associer les riverains, leurs élus, leurs associations représentatives aux décisions (utilisation des fonds produits par la taxe, modification des procédures, etc.).

Quatre années après avoir été déposée, cette proposition de loi n'a pas encore été débattue, le Gouvernement s'opposant à ce qu'elle soit inscrite à l'ordre du jour.

Or, les mesures positives qui ont été prises sous la pression des riverains restent très loin de ce qui serait nécessaire et possible.

Aussi, la proposition de loi de 1973 reste entièrement d'actualité et devrait être adoptée rapidement. Mais il est nécessaire de la compléter pour tenir compte des possibilités nouvelles résultant des progrès techniques qui permettraient de limiter très sérieusement les nuisances subies par les riverains.

La mise en service d'avions gros porteurs moins bruyants tels l'Airbus permet aujourd'hui de développer le transport aérien tout en améliorant l'efficacité du couvre-feu. Nous proposons que ce couvre-feu soit étendu pour les avions les plus bruyants aux aéroports où les vols de nuit sont encore autorisés. En outre ce couvre-feu, limité aujourd'hui de 23 h 30 à 6 heures, devrait être étendu, de manière à respecter le sommeil des habitants, de 22 heures à 7 heures, ainsi que le repos dominical (dimanche et jours fériés).

La mise en œuvre de cette mesure peut être immédiate, s'agissant seulement de mieux utiliser les avions les plus récents dans l'intérêt des riverains.

Des progrès considérables ont également été réalisés pour la manœuvrabilité des avions et les aides de la navigation. La plupart des appareils sont en mesure aujourd'hui de respecter les trajectoires très précises et complexes, permettant de réduire le bruit en évitant les agglomérations les plus denses et en survolant les zones habitées à plus haute altitude et à un régime réduit.

Toutes les possibilités de mise en œuvre de ces techniques sont très loin d'être utilisées aujourd'hui. Un effort considérable reste à faire pour redéfinir ces procédures et les faire appliquer rigoureusement.

Cela suppose évidemment un renforcement très sérieux des moyens des contrôleurs aériens, qu'il s'agisse des effectifs ou des moyens techniques.

Ainsi pour la piste III de l'aéroport d'Orly qui conduit à survoler à basse altitude des agglomérations très peuplées, il serait possible, dans l'immédiat, de limiter les décollages face à l'Est et d'infléchir la trajectoire vers le Sud dès le décollage — comme cela se pratique à l'aéroport Kennedy, par exemple — de manière à survoler le domaine de la Grange qui n'est pas urbanisé.

La prolongation vers l'Ouest de la piste III permettrait, en outre, aux avions de prendre leur altitude au-dessus de l'aéroport, de survoler l'agglomération plus haut avec les moteurs au régime minimum.

Cet exemple montre qu'une série de mesures immédiates, qui devraient être discutées avec l'ensemble des intéressés, permettrait de limiter considérablement le nombre d'habitants survolés et de réduire fortement la gêne infligée à chacun de ces habitants. Globalement, les nuisances seraient réduites d'une manière très significative.

Des situations similaires existent pour plusieurs autres grands aéroports commerciaux.

Ainsi, les riverains peuvent exiger à bon droit que les mesures immédiates, susceptibles de réduire fortement la gêne qu'ils subissent, soient prises sans autre retard.

Tel est le but de la présente proposition de loi, qui complète la proposition de loi n° 584, que nous vous demandons, mesdames et messieurs, de bien vouloir adopter.

## **PROPOSITION DE LOI**

### **CHAPITRE PREMIER**

**Protéger le repos nocturne et dominical des riverains.**

#### **Article premier.**

Tout atterrissage et décollage d'avions à réaction est interdit à l'aéroport d'Orly de 22 heures à 7 heures. Pour les autres aéroports, l'atterrissage et le décollage des avions à réaction les plus bruyants au-dessus d'agglomérations urbaines sont interdits pendant la période de repos nocturne de 22 heures à 7 heures.

#### **Art. 2.**

L'utilisation des avions les plus bruyants sera en outre progressivement restreinte, à mesure de la mise en service d'avions moins bruyants.

### **CHAPITRE II.**

**Mettre en œuvre de nouvelles procédures  
d'atterrissage et de décollage antibruit.**

#### **Art. 3.**

Les procédures de décollage et d'atterrissage seront modifiées de manière à réduire au minimum les nuisances des avions par l'utilisation des progrès techniques de toute nature (manœuvrabilité des appareils, guidage radio-électrique plus précis, respect de paliers à bas régime au-dessus des agglomérations...).

**Art. 4.**

Les travaux nécessaires à l'application de ces procédures, tels que prolongation de piste, renforcement des moyens radio-électriques, mise en place d'un système de contrôle rigoureux du bruit et des trajectoires, seront réalisés en toute priorité.

**Art. 5.**

Des représentants des élus, des comités de défense, des personnels du contrôle et des transports aériens seront associés aux autorités aéroportuaires et aux compagnies aériennes pour l'élaboration de procédures de moindre bruit, pour le contrôle de leur application et pour leur amélioration en fonction des possibilités nouvelles qui résultent des progrès techniques et scientifiques.

**Art. 6.**

Des décrets détermineront les modalités d'application de la présente loi dans les six mois suivant sa promulgation.