

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 24 octobre 1978.

## PROPOSITION DE LOI

*tendant à assurer la sauvegarde des riverains des aéroports,*

PRÉSENTÉE

Par MM. Jean COLIN, Jean BLANC, Raymond BOUVIER, Jean CAUCHON, Jean CLUZEL, Michel LABÉGUERIE, Daniel MILLAUD, Francis PALMERO, Pierre SALVI, Paul SERAMY, Mme Brigitte GROS, MM. Jean BÉRANGER, Victor ROBINI, Jacques GENTON, Jacques VERNEUIL,

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.)

### EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs.

L'accroissement continu des nuisances comme rançon de la transformation prodigieuse des conditions de vie à notre époque a entraîné une réaction fort légitime qui tend à mettre l'accent sur les notions aujourd'hui essentielles que sont celles de l'environnement et du cadre de vie.

Il est bien normal, au reste, que l'homme tire parti des transformations que lui apporte une technique en perpétuel progrès, sans accepter pour autant, comme inéluctable, un bouleversement de l'environnement et des règles d'équilibre de la nature, ainsi que l'avènement d'un monde pollué et irrationnel.

Cette prise de conscience, née dans la dernière décennie, s'impose désormais avec force et l'on ne peut qu'approuver les individualités et les groupements qui, à un titre quelconque, s'en sont faits les protagonistes.

De son côté, le Gouvernement n'a pas manqué de tenir compte de cette nouvelle mentalité et il a cherché à orienter sa politique en fonction de telles aspirations.

Il est donc possible d'espérer désormais des progrès sensibles en ce domaine.

Mais encore faut-il accélérer l'évolution et permettre que se traduise dans les faits ce qui reste encore trop souvent à l'état de bonnes intentions.

Une action suivie en la matière répond donc à un impératif et le Parlement ne peut qu'exprimer son désir de s'y associer.

Une telle action s'inscrit dans le cadre des initiatives qui incombent au Gouvernement et au Ministère de la Qualité de la Vie ; mais la politique menée à ce niveau doit aussi trouver appui sur le plan parlementaire, pour en garantir le suivi et en augmenter l'efficacité.

Telle est la motivation profonde de la présente proposition de loi.

∴

Parmi les nuisances devenues les plus insupportables à l'époque moderne, figurent au premier plan celles découlant du bruit.

L'organisme humain est l'objet d'agressions permanentes dues à des bruits répétés, insupportables et jugés médicalement d'une grande nocivité :

— bruits de voisinage, en fonction d'un total sans-gêne d'habitants d'immeubles mal insonorisés ;

— bruits sur les lieux de travail, qui augmentent la pénibilité des tâches accomplies ;

— bruits dus à la circulation routière, et plus spécialement aux deux-roues ;

— bruits des marteaux-piqueurs sur la voie publique.

Il existe ainsi de multiples sources de nuisances dont l'organisme s'accommode très mal et qui, à la longue, lui causent des troubles graves.

Il faut cependant souligner les actions déjà entreprises par les pouvoirs publics à ce sujet, même si elles sont imparfaites.

Une volonté politique est apparue : une prise de conscience des responsabilités en la matière s'est fait jour. Des instructions ont été publiées, des directives ont été prises. Elles sont peut-être de date trop récente pour déjà amener des solutions décisives. Il n'empêche que se dessine — et il était grand temps — un ensemble cohérent de lutte contre les nuisances dues au bruit.

Il convient par là même de saluer, avec l'intérêt qu'elles méritent, les dernières initiatives gouvernementales qui seront bientôt matérialisées par le dépôt d'un projet de loi, évoqué récemment en Conseil des Ministres.

Pourtant, il reste un domaine où tout est encore à faire : c'est celui des troubles dus au voisinage des aéroports.

Certes, après avoir été longtemps nié, le problème a bien été maintenant perçu au plus haut niveau, mais l'on s'est appliqué, jusqu'alors, à le régler de façon autoritaire et brutale, uniquement dans le cadre, au reste explicable mais bien étroit, de l'essor de l'aviation civile.

Ainsi est apparu constamment et de façon de plus en plus illégitime et contraignante, le recours systématique à des procédés de puissance publique, sans jamais considérer les habitants riverains autrement que comme d'insupportables gêneurs.

C'est ainsi qu'arbitrairement et de façon unilatérale, le secteur horaire de neutralisation des vols de nuit à Orly, sans pour autant être respecté par la suite, a été limité de 23 h 30 à 6 h 30, alors qu'il avait été primitivement fixé de 22 h 30 à 7 heures.

C'est ainsi que les axes d'envol ont été déplacés, pour donner satisfaction aux communes les plus remuantes, ce qui garantit la tranquillité des responsables de l'aéroport.

C'est ainsi que, sur les règles de la propriété, les notions élémentaires de notre droit français, ont été bouleversées, non par la voie législative qui était de rigueur, mais par voie de circulaire, puis de décret. Un arrêt légitimement sévère du Conseil d'Etat a rappelé l'Administration à plus de mesure, mais les causes du mal subsistent.

Les autorités responsables, cantonnées dans la vision étroite de leurs propres problèmes, traitent les riverains des aéroports comme des citoyens de seconde zone contre lesquels sont employés tous les moyens de contrainte et d'obstruction. Elles utilisent injustement l'arsenal mis à la disposition des détenteurs d'une parcelle de la puissance publique et comme nous le disons plus haut, elles n'ont pas hésité à restreindre l'usage du droit de propriété, jusqu'à en supprimer l'effet, en rendant inconstructibles certains terrains voisins des aéroports. Des dispositions aussi rigoureuses, outre

qu'elles exigeaient le vote d'un texte parlementaire, obligeaient à prévoir une préalable et juste indemnité, dont la nécessité n'a même pas été soupçonnée, dans le cadre de cette méthode d'expropriation déguisée.

En outre, les procédures d'indemnisation engagées par certains riverains — qu'ils soient simples particuliers, associations ou collectivités locales — se sont heurtées à une furieuse volonté d'obstruction qui s'est traduite par une multiplication des artifices de procédure, allant jusqu'à la saisine inhabituelle du tribunal des conflits, mais fort heureusement toujours en vain jusqu'à ce jour.

En face d'une Administration profondément hostile dans sa souveraineté majestueuse, il importe donc que le Parlement, défenseur des droits des citoyens, assure la sauvegarde des populations riveraines des aéroports. Au surplus, une telle proposition doit se traduire par des données concrètes, et nous le ferons en examinant successivement l'atténuation des nuisances, les droits afférents au sol pour les riverains, et la politique de concertation.

### I. — L'atténuation des nuisances.

La nécessité de s'attacher à cette question découle des conséquences, reconnues médicalement, des bruits élevés sur la santé.

En se référant à l'unité de mesure la plus fiable qu'est le décibel A ou dBA, il faut savoir que les animaux exposés à une intensité de 140 dBA pendant quelques minutes sont morts sur le champ de lésions cérébrales. Or, un avion à réaction produit au décollage une intensité sonore de 120 dBA. La zone dangereuse qui entraîne sur l'organisme humain des troubles sérieux et durables commence à 80 dBA. Et dans certaines agglomérations voisines des aéroports, notamment à Paris, on enregistre, à la cadence de 250 décollages journaliers, des intensités sonores comprises entre 80 et 90 dBA.

C'est donc une agression constante et d'une grande ampleur que subissent les populations concernées.

Elles ne peuvent pas être aveuglément sacrifiées au progrès technique. Leur sort est en cause. Des mesures doivent intervenir pour les soulager.

La première mesure peut être d'effet immédiat, car elle est purement technique : elle implique la mise en place de dispositifs de contrôle, pour assurer le respect des trajectoires, l'erreur acceptée étant actuellement de 10 degrés, alors qu'elle atteint souvent un chiffre nettement supérieur.

Pour la Région parisienne, Aéroport de Paris s'est engagé, depuis près de deux ans, à installer des postes fixes de contrôle et à se doter du matériel nécessaire pour faire opérer par les pilotes les redressements utiles. Mais cet engagement n'a pas jusqu'alors été tenu et il importe de veiller à ce qu'il le soit.

Dans le même cadre des palliatifs, il importe de faire prévaloir la règle de la dispersion. Pour une agglomération donnée, il sera beaucoup moins éprouvant de supporter, à pleine puissance, le décollage d'une centaine d'appareils en un jour, que le triple : les inconvénients étant ainsi partagés, les doléances seront moins fortes. A noter que cette exigence n'est pas incompatible avec la précédente, un appareillage de contrôle étant, dans ce cas, tout aussi nécessaire.

Mais le véritable remède aux troubles actuels, dont souffrent les riverains des aéroports, n'est pas dans de simples palliatifs et chacun le sait. Il suppose que le bruit soit réduit à la source, c'est-à-dire que les appareils soient moins bruyants pour l'environnement, soit lorsqu'ils décollent à pleine charge, soit lorsqu'ils mettent en service, à l'atterrissage, les volets de freinage, générateurs d'un sifflement strident.

On peut se féliciter de voir des améliorations considérables apportées aux appareils nouveaux en ce domaine. Les avions modernes sont à l'origine de nuisances beaucoup moins insupportables pour le voisinage que leurs devanciers, et l'on peut espérer que le progrès technique, enfin orienté dans cette direction, amènera à la longue des résultats encore plus probants.

Mais pour accélérer un tel mouvement, éviter la facilité du *statu quo* et encourager de nouveaux progrès, force est, pour le moment, d'imposer une réglementation rigoureuse.

A défaut, les vieux appareils, les plus gênants et les plus nocifs, resteront en service indéfiniment, ne serait-ce qu'à l'usage des compagnies de charters, qui bénéficient toujours d'heures de décollage exceptionnelles et tardives et pour qui une durée d'utilisation annuelle limitée n'entraînant qu'une lente usure est le plus souvent suffisante.

Un tel laxisme n'est pas tolérable et sa pratique ferait perdre confiance en la volonté d'apporter des améliorations à la situation actuelle.

C'est pourquoi doit immédiatement être mise en application la directive de la Convention des Communautés européennes du Parlement européen, arrêtée dès 1976 et qui impose à tous les appareils, aussi bien neufs que déjà en service, un certificat de conformité,

par rapport aux normes acoustiques, faute de quoi les Etats membres devront refuser le décollage et l'atterrissage des avions non munis de ce certificat.

La position très claire et très courageuse du Parlement européen doit être approuvée. Il n'est plus question maintenant de s'en tenir aux atermoiements et aux demi-mesures. La disposition qui est proposée est une composante essentielle de toute politique cohérente en matière d'environnement et de qualité de la vie. Elle doit entrer en vigueur à bref délai.

Et que l'on ne nous dise pas que les compagnies seront prises de court ou qu'il leur faut le temps de s'adapter. Les normes définies par le Parlement européen sont celles de l'O.A.C.I. l'Organisation internationale de l'aviation civile, et elles sont connues depuis des années. Elles imposent trois séries de mesures du bruit : l'une latéralement au début du décollage ; l'autre à 6 500 mètres à partir du début du point de roulement en vue du décollage ; la troisième enfin pour l'approche à l'atterrissage.

Une telle réglementation, qui ne concerne pas les supersoniques, dont l'usage reste exceptionnel, apporterait un grand soulagement aux populations voisines des aéroports. Une page d'un irritant contentieux serait tournée. Les riverains obtiendraient des conditions de vie plus acceptables. Plusieurs centaines de milliers de citoyens qui aspirent au calme et désirent vivre au sein d'un environnement normal dont ils sont pour le moment frustrés verraient par là même leurs aspirations satisfaites.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous demandons au Sénat de vouloir bien faire siennes les dispositions de l'article premier du présent texte, suivant en cela le Parlement européen dans une disposition judicieuse et adaptée aux réalités de notre temps.

Parallèlement bien sûr, doit être obtenu un allègement des contraintes provenant des vols nocturnes et une limitation de ceux-ci à un strict minimum, à l'exclusion absolue de tous transports de fret, la programmation pouvant être reportée à des périodes de la journée moins perturbantes.

## II. — Le problème foncier.

Nous avons déjà mentionné ci-dessus combien l'état de fait actuel était peu satisfaisant en un domaine essentiel où l'usage du droit de propriété est en jeu.

Abusant de leurs pouvoirs et mettant à profit les moyens dont ils disposent pour faire jouer à leur profit les armes de la puissance publique, les responsables de l'aviation civile prétendent stériliser

les terrains au voisinage des aéroports et imposer, sans indemnisation et sans contrepartie, aux propriétaires concernés, une restriction si radicale d'user et de disposer de leur bien qu'on en arrive, à partir surtout de la suppression du droit à construire, à une véritable spoliation.

Certes, il faut faire preuve de réalisme et admettre que l'implantation de nouveaux habitants au voisinage des pistes serait une grave erreur.

Il n'empêche que, sur le plan du droit, la méthode utilisée est des plus critiquables, puisque les propriétaires concernés se trouvent en pratique dépossédés, par une simple décision administrative, édictée à la demande du puissant voisin : l'aéroport. Celui-ci entend se prémunir ainsi contre les conséquences d'une gêne qu'il apporte et d'un trouble qu'il crée.

Il est assez étonnant que cette méthode, qui consiste somme toute à exproprier à titre gratuit, ne laissant au terrain ainsi frappé qu'une valeur pratiquement nulle, n'ait pas suscité davantage l'intérêt des juristes et des défenseurs traditionnels des libertés et des droits des citoyens.

Il faut souligner toutefois que le Conseil d'Etat a pris, en ce domaine, une position sans faille et sans équivoque, en annulant jusque-là tous les textes qui lui étaient déférés, le premier d'entre eux prétendant régler la question par voie de simple circulaire, ce qui en dit long sur l'envahissement de la technocratie et sur son mépris des droits dont le contrôle est pourtant dévolu au Parlement. Il faut reconnaître cependant que les pouvoirs de censure du Conseil d'Etat ont des limites et que cette Haute Assemblée est sans pouvoir contre un refus administratif de permis de construire. Telle est pourtant la méthode détournée le plus souvent employée.

On objectera bien sûr, à cette suite de raisonnements surtout juridiques, que les aéroports sont hors d'état d'indemniser leurs victimes, voulant ainsi faire admettre que l'insolvabilité des organismes d'Etat ou para-publics, doit être admise, voire absoute.

Et à supposer que l'Etat ou les établissements publics que sont les aéroports ne procèdent pas à l'acquisition des terrains litigieux, il existe d'autres solutions qui sont précisément du ressort de la puissance publique et d'elle seule.

Un terrain situé à proximité d'une piste, n'est pas forcément inutilisable. Il peut en général recevoir des entrepôts, des établissements classés, des dépôts de matériel sans grande contrainte pour les utilisateurs, alors que de telles installations nuiraient gravement à l'environnement à d'autres emplacements.

Mais pour que puisse prévaloir une telle formule qui est avantageuse pour les propriétaires dépossédés aussi bien que pour la collectivité dans son ensemble, encore faut-il que de telles implantations soient facilitées par l'État qui, par le biais de la procédure des agréments et des permis de construire, est absolument maître du jeu.

C'est pourquoi nous proposons qu'une priorité soit de droit, pour de telles installations industrielles, sur les terrains concernés et que ne soient plus opposables, en l'espèce, les procédures d'agrément et de permis de construire, dès le moment où la gêne découlant du passage des appareils dépassera le seuil insupportable pour l'organisme de 85 dB. Ainsi se trouveront concentrées, sur les mêmes emplacements, des gênes d'origine différente, ce qui apparaît comme une solution rationnelle, pour peu que les autres phénomènes n'aient pas évidemment leur origine dans le bruit.

Mais, en contrepartie, doivent aussi entrer en ligne de compte, les opérations avantageuses provenant des effets induits des aéroports. La présence de ceux-ci, les activités qu'ils contribuent à créer, les emplois qui deviennent nécessaires, sont un facteur d'enrichissement dans des secteurs à proximité.

C'est pourquoi, nous estimons indispensable que, dans un rayon de cinq kilomètres, calculé à partir des quais d'embarquement, il soit procédé à l'évaluation des plus-values d'impact provenant des aéroports. Une partie de ces plus-values sera prélevée en vue de l'indemnisation des riverains frappés par les nuisances.

Mais la répartition de ces indemnités et la reconnaissance de leurs droits aux bénéficiaires ne peuvent, là non plus être régies arbitrairement par la seule voie administrative. A ce stade, doit intervenir une large procédure de concertation, qui répond aux nécessités de notre époque. Cette formule permettra, en outre, de sortir de l'état d'incohérence actuel, où, à titre d'exemple, la légitimité de la gestion par Aéroport de Paris des fonds perçus auprès des compagnies aériennes est fortement contestée.

### III. — La concertation, stimulant et facteur de progrès.

Il a déjà été signalé à plusieurs reprises que la présence d'habitants autour des aéroports, tout au moins à Paris, était considérée par les autorités de ceux-ci comme un mal inévitable, la bonne politique à leur égard étant, à l'image de l'ex-Empire britannique, de diviser pour régner, avec quelques concessions aux uns plutôt qu'aux autres, en ayant ainsi les mains libres pour poursuivre l'accroissement du trafic de façon désordonnée et incontrôlée.



A une époque où, à juste titre, il est fait si grand cas de la concertation et de l'amélioration des rapports entre l'Administration et ses assujettis, un semblable état d'esprit doit être entièrement modifié. Certes, il n'est pas demandé, comme cela se fait à Paris, d'inonder la population de plaquettes de propagande coûteuse, sur le thème « entre riverains », pas plus que nous n'estimons que l'offre d'un verre de whisky à quelques riverains qui l'acceptent et la fixation immédiate de cette importante cérémonie sur une pellicule photographique, soit le fondement sérieux d'une véritable politique de relations publiques, ceci étant largement compensé par la mobilisation de compagnies de CRS, à l'annonce de la moindre manifestation.

Nous avons le ferme espoir que seront définitivement franchies ces étapes quelque peu consternantes. La nouvelle politique à l'égard des riverains amènera à reconnaître leur maturité d'esprit. Elle doit par là même accepter, en la souhaitant et en la recherchant, une participation effective de ces riverains, aux mesures pour lesquelles ils sont directement concernés.

Dans cet esprit, il convient en premier lieu de remanier le texte même de l'ordonnance du 24 octobre 1945 qui, pour la région Ile-de-France, a créé Aéroport de Paris, établissement public autonome, dont le conseil d'administration ne comprend aucun représentant des riverains.

Il est nécessaire, en second lieu, de jouer cartes sur table et de permettre aux riverains de prendre connaissance, à livre ouvert, des documents d'information et de gestion des aéroports.

Sans doute doit-on laisser cette faculté aux organismes et associations déjà créés à la date où prendra effet le présent texte, afin de ne pas susciter trop de vocations intéressées et tardives.

Il n'est pas cependant compréhensible que plusieurs groupements, dont la représentativité ne peut être niée, aussi bien en raison de leur date de création que de leur activité et du nombre de leurs adhérents, puissent se voir refuser systématiquement la production des renseignements qu'ils réclament.

L'accès normal à l'information doit être garanti par la création d'un comité paritaire, composé de douze membres, siégeant régulièrement et au moins quatre fois par an et comprenant par moitié des responsables de l'aéroport concerné et des représentants des associations de riverains. Pour être jugées représentatives, ces associations devront soit avoir dix ans d'existence, soit justifier de plus de deux cents adhérents, soit être l'émanation des collectivités locales. Au cas où le nombre des candidatures serait supérieur aux chiffres fixés ci-dessus, les associations seront départagées par le nombre de leurs adhérents, puis par leur ancienneté.

Enfin, la gestion de la taxe aéroportuaire, perçue actuellement dans des conditions peu orthodoxes, devra être légalisée et confiée à un organisme de gestion comportant une forte représentation des associations de riverains.

Il importe à ce sujet que prenne fin l'imbroglio actuel qui empêche la répartition d'une taxe dont le bien-fondé est contesté et dont le Parlement n'a pas eu à connaître. La meilleure façon d'y parvenir est de recourir constitutionnellement à la procédure législative, en adaptant en même temps les règles de gestion aux réalités de notre époque, ce qui justifie l'intervention des premiers intéressés, que sont les riverains.



Tels sont les principes essentiels qui nous semblent devoir présider à la solution d'un problème important et jusque-là laissé dans l'ombre.

Il s'agit de supprimer les tensions, voire même les frictions qui, pour le moment, sont monnaie courante entre les responsables des grands aéroports et les populations amenées à vivre à proximité de ceux-ci, en raison de l'augmentation continue du trafic qui les soumet à une agression de plus en plus intolérable.

Il s'agit de dégager une formule de cohabitation, basée sur un réel souci de concertation, acceptant la discussion des problèmes posés par l'une ou l'autre partie, et reconnaissant aux riverains le droit à la sauvegarde de leur santé, de celle de leurs proches et de leurs enfants.

Il s'agit d'améliorer l'information des parties en cause et de faire triompher des rapports de confiance, dans un domaine où, jusque-là, ont régné la défiance et une sourde hostilité.

Il s'agit enfin de mieux faire comprendre la politique suivie par le Gouvernement et, en un mot, de mettre en application les souhaits exprimés récemment encore par le Chef de l'Etat.

Sous le bénéfice de ces observations, nous demandons au Sénat d'adopter la proposition de loi ci-après.

## PROPOSITION DE LOI

### Article premier.

Afin d'assurer la sauvegarde des riverains des aéroports et de protéger leur santé, les règles arrêtées en 1976 par la directive du Parlement européen en matière de nuisances aériennes seront applicables au territoire français métropolitain dès la date de promulgation de la présente loi.

Tout appareil devra justifier d'un certificat de conformité, délivré par l'Etat dans lequel il a été immatriculé ou, à défaut, par le Gouvernement français. Ce certificat devra constater que l'appareil satisfait bien aux prescriptions exigées par les trois mesures de bruit requises : point de mesure latéral au début du décollage ; point situé à 6 500 mètres du point de début du roulement lors du décollage ; 2 000 mètres du seuil à l'approche pour l'atterrissage.

### Art. 2.

Sauf dérogation accordée au maximum pour un délai de trois ans par décret en Conseil d'Etat, pris sur proposition du Ministre des Transports, le décollage et l'atterrissage seront refusés aux appareils ne justifiant pas du certificat de conformité prévu à l'article précédent. En cas d'infraction, l'appareil sera immobilisé pour une durée minimum de huit jours et la compagnie propriétaire sera passible d'une amende de 3 000 à 8 000 F.

### Art. 3.

La procédure des décollages de nuit est interdite entre 22 h 30 et 7 heures le matin. A titre exceptionnel et pour l'aéroport de Roissy (Charles-de-Gaulle), une tolérance pourra être accordée aux compagnies aériennes qui en feront la demande, à condition que les appareils utilisés aient moins de cinq ans d'âge ou aient obtenu, depuis moins d'un an, le certificat de conformité prévu à l'article premier.

### Art. 4.

Les propriétaires des terrains compris au voisinage des aéroports à fort trafic et qui seraient déclarés inconstructibles ou sur lesquels le droit à construire serait l'objet d'une limitation du fait des nuisances aériennes, obtiendront d'office l'autorisation d'y

édifier des dépôts, des entrepôts ou des bâtiments servant à des établissements classés, sans être astreints aux procédures administratives habituelles, sous réserve que le COS de ces bâtiments soit inférieur ou égal à 0.30.

#### Art. 5.

Après chaque création ou extension d'aéroport, il sera procédé, dans le délai de trois années, à une évaluation des plus-values résultant de la création des activités aéroportuaires ; cette estimation aura lieu dans un rayon de cinq kilomètres à partir des quais d'embarquement. Le montant des plus-values ainsi dégagées sera, à concurrence de 25 %, versé au fonds d'indemnisation prévu à l'article 7. La perception en aura lieu en cas de vente, de cession ou de succession.

#### Art. 6.

Les propriétaires de maisons d'habitation situées dans la zone la plus exposée au voisinage des aéroports auront la faculté de demander à l'Etat l'acquisition de leurs biens. Pour l'évaluation de ceux-ci, il ne sera tenu compte de l'abattement résultant des nuisances aériennes que si la construction est postérieure à la mise en service ou à l'extension de l'aéroport voisin.

#### Art. 7.

Il est créé une taxe aéroportuaire dont le montant sera fixé par décret et s'appliquant indistinctement à tous les passagers utilisant les aéroports français métropolitains ; la gestion en sera assurée par un Fonds de sauvegarde des riverains des aéroports. Le produit des plus-values prévues à l'article 5 du présent texte sera également versé à ce fonds.

Cette taxe pourra être modulée par décret pour certains aéroports, sur proposition du Ministre des Transports et au vu des justifications d'ordre économique qu'il sera appelé à fournir.

#### Art. 8.

Le fonds prévu à l'article 7 sera composé de douze membres, dont six représentants des associations ou groupements d'usagers, choisis en fonction de leur représentativité, appréciée selon le nombre de leurs adhérents et de l'ancienneté de leur création. Les associations et groupements de collectivités locales disposeront d'au moins un représentant à ce titre.

**Le fonds sera également informé régulièrement de l'activité et de la gestion des aéroports métropolitains. Ses membres auront aussi communication de tous les documents qui leur paraîtront utiles dans le domaine de l'aviation civile.**

**Art. 9.**

**En plus des membres prévus par les textes antérieurs, le conseil d'administration d'Aéroport de Paris comprendra trois représentants des riverains, selon les règles prévues à l'article précédent. Cette disposition pourra être étendue aux autres aéroports.**