

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mars 2019

CROISSANCE ET TRANSFORMATION DES ENTREPRISES - (N° 1761)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° 318

présenté par

M. Saint-Martin, Mme Guévenoux, Mme de Montchalin, M. Raphan, M. Chouat, M. Bridey,
M. Mbaye, M. Gouffier-Cha, M. Lescure et Mme Lebec

ARTICLE 45

Compléter l'alinéa 24 par les mots :
« , notamment, les modalités selon lesquelles Aéroports de Paris est autorisée, pour l'aéroport de Paris-Orly, à exploiter annuellement un nombre de 250 000 créneaux horaires attribuables aux transporteurs aériens et à programmer les décollages d'avions turboréacteurs entre 6 heures et 23 h 15 et les atterrissages de ce même type d'avions entre 6 h 15 et 23 h 30. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il est proposé d'inscrire dans la loi les dispositions réglementaires actuellement en vigueur pour l'aéroport de Paris-Orly relatives au plafonnement du nombre annuel de créneaux attribuables et au couvre-feu.

Depuis la décision du ministère des transports du 4 avril 1968 portant réglementation sur l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly et l'arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport de Paris-Orly, le trafic aérien de l'aéroport du Sud francilien fait l'objet de dispositions visant à limiter les nuisances, notamment sonores, générées par le passage des avions pour les habitants des communes riveraines. Il s'agit d'une part d'une autorisation fixant le nombre de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport d'Orly à 250 000 sur deux périodes de planification horaire consécutives (été et hiver) et, d'autre part, d'une autorisation des atterrissages et des décollages entre 6 heures et 23 h 30. En dehors de cette plage horaire les vols doivent bénéficier d'une dérogation expresse des services chargés de l'aviation civile.

Compte tenu de l'importance de l'encadrement actuel des opérations pour la qualité de vie et la santé des habitants du Sud francilien, le présent amendement a pour objet de fixer dans la loi ces autorisations - permettant de protéger au mieux les riverains des nuisances subies.

Le cas échéant, ces dispositions ne peuvent être modifiées que (i) dans le respect des dispositions européennes applicables en matière de restrictions d'exploitation, notamment du Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, ainsi que (ii) des dispositions relatives aux modalités de consultation et de concertation prévues dans le présent code et dans le code de l'environnement. Compte tenu des enjeux précités, avant toute modification de ces autorisations, une étude d'approche équilibrée au sens du droit européen, devra être réalisée, dont un rapport coût-efficacité des autorisations d'exploitation envisagées en tenant compte notamment des effets sur la santé et la sécurité des riverains, de la sécurité des opérations aériennes, des effets sur le réseau aérien européen, des effets directs ou indirects sur l'emploi de l'ensemble des acteurs publics ou privés, sur l'attractivité des territoires et des effets économiques.

Les modalités d'application de ces autorisations seront précisées dans le cahier des charges d'ADP.