



N° 4601

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 4 avril 2017.

## PROPOSITION DE LOI

*visant à protéger les riverains des nuisances aéroportuaires  
en zone urbaine,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

Mme Eva SAS et M. Romain COLAS,

député-e-s.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis l'inauguration de l'aéroport d'Orly en 1961, au sud de l'agglomération parisienne, la métropolisation accélérée de la région Île-de-France et le développement des activités aériennes et aéroportuaires ont transformé cette plateforme en un véritable « aéroport dans la ville ».

L'aéroport d'Orly est un pôle de développement économique majeur du territoire essonnien, regroupant plus de 3 000 entreprises et 75 000 salariés. Mais cette activité économique doit être compatible avec la qualité de vie des habitants des communes riveraines.

En effet, ce sont plus de 350 000 personnes qui pâtiennent quotidiennement des pollutions induites par les activités aériennes et aéroportuaires, au premier rang desquelles les nuisances sonores.

Les pouvoirs publics ont donc la responsabilité de préserver le cadre de vie des riverains. Pour ce faire, une somme importante de travaux législatifs est à la disposition du Parlement pour avancer dans cette direction. Pour ne citer que ceux de la XIV<sup>ème</sup> législature, les députés Jacques Alain BÉNISTI et Christophe BOUILLON ont présenté, le 16 mars 2016, un rapport sur les nuisances aériennes devant la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, contenant 46 propositions. Ce rapport a donné lieu au dépôt d'une proposition de loi n° 4504 visant à protéger les riverains des nuisances aéroportuaires, par les auteurs du rapport précité, le 15 février 2017.

Les signataires de la présente proposition ont donc souhaité compléter ces travaux, en déposant une nouvelle proposition de loi regroupant des pistes d'améliorations spécifiques à la plateforme d'Orly.

Pour ce faire, les député-e-s signataires proposent d'inscrire dans la loi des dispositions existantes tout en créant de nouvelles obligations. Il s'agit ainsi d'inscrire dans la loi le plafonnement des créneaux horaires attribuables annuellement et d'étendre le couvre-feu, en tenant compte des équilibres économiques des activités aériennes et aéroportuaires. De plus, ils souhaitent créer une obligation de concertation avec les riverains pour toute modification des trajectoires, qu'elle soit temporaire ou pérenne, y compris sur les périodes de travaux de l'aéroport. De même, ils proposent que soit étudiée l'augmentation des altitudes minimales de survol permettant de limiter les nuisances sonores pour les populations survolées.

Enfin, la proposition de loi inscrit un objectif national de réduction des émissions de gaz à effet de serre du trafic aérien transitant par le réseau français.

La France a joué un rôle pionnier dans l'invention de l'aviation et le développement des échanges aériens internationaux. Cette innovation technologique et scientifique a considérablement participé au développement économique et culturel français et international. Or, il n'est pas sans poser problème aujourd'hui.

La prise de conscience écologique et la recherche scientifique nous obligent à considérer les externalités négatives de l'augmentation du trafic aérien, et à prendre les mesures nécessaires pour protéger notre environnement et notre santé.

En effet, le développement du trafic aérien va de pair avec l'augmentation des émissions de polluants (Nox notamment) et de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>). En 2015, d'après le ministère de l'environnement, les émissions totales de CO<sub>2</sub> du secteur aérien en France s'élevaient à 22,1 millions de tonnes. Au niveau international, le trafic aérien a généré plus de 448 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, tandis que les prévisions les plus alarmistes prévoient un triplement de ces émissions à l'horizon 2050, soit environ 1 500 millions de tonnes par an.

Cette augmentation du trafic n'est plus compatible avec les objectifs nationaux et internationaux de lutte contre le dérèglement climatique. C'est d'autant plus vrai que les objectifs d'émissions de gaz à effet de serre du transport aérien sont les grands oubliés de l'Accord de Paris sur le climat, traité signé à l'occasion de la COP 21 en décembre 2015 et entré en vigueur le 4 novembre 2016.

Au-delà de l'impact du développement de l'aviation sur le climat, le développement d'un réseau national et international du transport aérien pose des questions d'ordre sanitaire et environnemental.

Les motorisations des avions émettent des polluants nocifs pour la santé des populations survolées. S'il faut saluer l'accord trouvé par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui s'est entendue en 2016 pour définir la troisième génération de normes sur les émissions polluantes (NOx et CO<sub>2</sub>) des avions, l'impératif de protection sanitaire n'est pas atteint. En effet, ces normes visent à réduire les émissions par passager par kilomètre de 2 % par an d'ici à 2020, et ce, afin de stabiliser le volume d'émissions en 2020. Toutefois, les spécialistes français de la

direction générale de l'aviation civile (DGAC) nous enseignent que le rendement énergétique des avions s'améliore actuellement de 1,5 % à 2 % par an, tandis que le trafic lui augmente de 5 % : les efforts technologiques doivent donc être accentués pour préserver notre planète des conséquences dramatiques du dérèglement climatique que nous observons déjà : événements climatiques violents, montée des océans, canicules à répétition, sécheresses entraînant pénuries alimentaires et déplacements de populations.

Les activités aériennes et aéroportuaires doivent donc s'inscrire progressivement dans un cadre plus strict de respect de l'environnement, de lutte contre le dérèglement climatique et de la préservation de notre santé, mais également celui de la qualité de vie des riverains dont le droit à la tranquillité doit être respecté.

L'**article 1** crée une nouvelle section dans le code de l'environnement, sur les « dispositions particulières à l'aéroport d'Orly », afin d'inscrire dans la loi des dispositifs permettant de protéger au mieux les riverains des nuisances subies. En l'occurrence, il fixe à 250 000 la limite du nombre de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport d'Orly sur deux périodes de planification horaire consécutives (été et hiver).

L'**article 2** vise à étendre le couvre-feu en vigueur, de 30 minutes, à la fois pour les dispositions concernant les atterrissages (entre 23 h 15 et 6 h 30) et les décollages (entre 23 heures et 6 h 15). Cette extension du couvre-feu se fera sous réserve de la préservation des équilibres économiques des activités aériennes et aéroportuaires.

L'**article 3** établit un droit à l'information et à la concertation pour les riverains lorsque des modifications de trajectoire ou de procédure de trajectoire sont étudiées. Pour ce faire, il oblige à la publicité des projets de modification au moins neuf mois avant leur mise en application. Les trois premiers mois permettent aux communes, à la commission consultative de l'environnement et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires d'émettre un avis sur le projet. Une concertation est organisée avec les élus des communes concernées, les riverains et les associations sur la base de ces avis dans les six mois suivants, et ce, afin de définir un compromis acceptable pour tous.

L'**article 4** prévoit la remise par le Gouvernement au Parlement, dans un délai de six mois, d'un rapport sur les modalités d'optimisation du pilotage des aéronefs, notamment au décollage, visant à privilégier la prise

d'altitude sur l'augmentation de la vitesse, et ce, afin de réduire au maximum les nuisances subies par les territoires survolés.

L'**article 5** inscrit dans la loi un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2025.

L'**article 6** porte sur les dispositions fiscales nécessaires à la recevabilité financière de la présente proposition de loi.

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

- ① Le chapitre 1<sup>er</sup> du titre VII du livre V du code de l'environnement est complété par une section 7 ainsi rédigée :

② « Section 7

③ « *Dispositions particulières pour l'aérodrome Paris-Orly*

④ « Art. L. 571-21. – Le nombre maximal de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport d'Orly est fixé à 250 000 sur deux périodes de planification horaire consécutives, en été et en hiver.

⑤ « Dans la période comprise entre 6 heures et 7 heures locales, et entre 22 heures et 23 h 30 locales, le nombre de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport d'Orly ne peut dépasser la moitié de la capacité disponible au sens de l'article 6 du règlement (C.E.E.) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant les règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté. »

### Article 2

① Après l'article L. 571-21 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 571-22 ainsi rédigé :

② « Art. L. 571-22. – L'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly est ainsi limitée :

③ « 1° Aucun atterrissage d'aéronef ne sera programmé entre 23 h 15 et 6 h 30 (heure locale d'arrivée sur l'aire de stationnement) ;

④ « 2° Aucun atterrissage pour retard accidentel ne sera admis après 23 heures ; cette disposition ne s'étend pas aux situations susceptibles de mettre en cause la sécurité de l'aéronef, réservées à la seule appréciation du commandant de bord, sous réserve d'une justification *a posteriori* ;

⑤ « 3° Aucun décollage d'aéronef ne sera programmé entre 23 heures et 6 h 15 (heure locale de départ de l'aire de stationnement) ;

- ⑥ « 4° Aucun décollage pour retard accidentel ne sera admis après 23 heures ;
- ⑦ « 5° Toute dérogation exceptionnelle au régime défini aux 1°, 2°, 3° et 4° du présent article, au bénéfice d'aéronefs commerciaux, ne pourra être accordée que par le secrétaire général à l'aviation civile ;
- ⑧ « 6° Les restrictions définies aux 1° à 4° du présent article ne s'appliquent pas aux aéronefs d'État ni aux aéronefs effectuant des missions de caractère humanitaire, réserve faite pour ces derniers d'une justification *a posteriori* ;
- ⑨ « 7° Les aéronefs effectuant des atterrissages entre 23 heures et 6 h 45 (heure du toucher des roues) seront manœuvrés au tracteur sur les voies de circulation.
- ⑩ « 8° L'utilisation des dispositifs de freinage au moyen des groupes moteurs est interdite entre 22 heures et 6 h 45, sauf raisons particulières mettant en jeu la sécurité et dont le bien-fondé est apprécié à postériori sur un rapport du commandant de bord. »

### Article 3

- ① Après l'article L. 571-22 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 571-23 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 571-23. – Tout projet temporaire ou pérenne de modification des trajectoires aériennes doit être rendu public dans un délai d'un neuf mois avant sa potentielle mise en application.
- ③ « 1° Le projet est transmis à la commission consultative de l'environnement, à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires et aux communes concernées, qui disposent d'un délai de trois mois pour rendre leur avis ;
- ④ « 2° Passé ce délai, et sur la base des avis émis par les entités citées au 1°, une concertation publique locale est organisée par les communes concernées et leurs élus, avec les associations locales et les riverains, afin qu'un compromis acceptable pour tous soit défini. Quand il s'agit de modifications de trajectoires temporaires, les périodes d'application de ces modifications de trajectoires sont soumises à la consultation. »

#### **Article 4**

- ① Le Gouvernement remet un rapport au Parlement, dans un délai de six mois après la promulgation de la présente proposition, sur les modalités d'optimisation du pilotage des aéronefs, notamment au décollage, visant à privilégier la prise d'altitude sur l'augmentation de la vitesse, et ce, afin de réduire au maximum les nuisances subies par les territoires survolés.
- ② Ce rapport s'attache notamment à étudier les conditions pour améliorer les synergies entre les organismes en charge du contrôle aérien en région parisienne, voire le regroupement en un seul lieu du centre d'approche et du centre de route.

#### **Article 5**

- ① Après l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, il est inséré un article 45 *bis* ainsi rédigé :
- ② « Article 45 *bis*. – La France se fixe pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre du trafic aérien transitant par son réseau de 20 % en 2025. »

#### **Article 6**

La charge qui pourrait résulter pour les collectivités territoriales de l'application de la présente loi est compensée, à due concurrence, par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et corrélativement pour l'État par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.