



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Aéroport d'Orly

Question orale n° 1445

Texte de la question

M. Michel Berson souhaite faire part à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme de ses inquiétudes face à l'accroissement du trafic aérien sur l'aéroport d'Orly. Loin d'avoir été stoppé par les engagements des pouvoirs publics de plafonner à 200 000 le nombre de mouvements annuels sur Orly, le trafic aérien sur le deuxième aéroport d'Ile-de-France est au contraire en pleine extension : 233 000 mouvements en 1995, au moins 250 000 mouvements en 1996 ! Lie à la politique de dereglementation du trafic aérien, l'accroissement continu du nombre de mouvements aériens sur le site d'Orly fait peser de sérieuses menaces sur les populations des communes limitrophes de l'aéroport. Aux menaces écologiques - nuisances sonores, pollution atmosphérique - s'ajoutent d'importants problèmes de sécurité comme a pu le mettre en évidence l'incident de l'airbus A 310 de la Tarom en septembre 1994. Cette course effrénée à la concurrence qui se traduit par la multiplication des compagnies, l'augmentation des cadences de décollage et d'atterrissage, et la remise en cause de l'amplitude du couvre-feu, ne conduit pas seulement à un gachis écologique et à la remise en cause de la sécurité des riverains et des usagers, mais également à un gachis économique car les 24 000 mouvements de plus en 1995 qu'en 1994 n'ont généré que 36 000 passagers supplémentaires, soit moins de deux passagers par avion. Il lui serait reconnaissant de bien vouloir lui indiquer quelles sont ses intentions réelles sur ce dossier particulièrement sensible, notamment en ce qui concerne le plafond des 200 000 mouvements aériens, qui reste la dernière garantie pour la préservation de l'environnement et du cadre de vie des populations des communes limitrophes de l'aéroport d'Orly.

Texte de la réponse

M. le président. M. Michel Berson a présenté une question n° 1445.

La parole est à M. Michel Berson, pour exposer sa question.

M. Michel Berson. Madame le secrétaire d'État aux transports, à partir du mois d'avril prochain, toutes les lignes aériennes seront ouvertes à toutes les compagnies, ce qui inquiète, notamment, les riverains de l'aéroport d'Orly dans la mesure où ils ont constaté, au cours de ces dernières années, un accroissement très important du trafic. Alors qu'un arrêté ministériel d'octobre 1994 avait limité le nombre de mouvements aériens annuels à 200 000, ce plafond est désormais très largement dépassé puisque l'on a enregistré 233 000 mouvements en 1995 et près de 250 000 en 1996.

Lien à la dereglementation du trafic aérien, la course effrénée à la concurrence fait peser, sur la zone, des menaces écologiques réelles - nuisances sonores et pollutions atmosphériques - auxquelles s'ajoutent des problèmes de sécurité pour les riverains des aéroports et un gachis économique énorme dans la mesure où les 24 000 mouvements supplémentaires enregistrés en 1995 par rapport à 1994 n'ont permis de transporter que 36 000 passagers de plus, soit moins de deux passagers par avion !

Dans ces conditions, quelles mesures tangibles le Gouvernement entend-il prendre, d'une part pour faire respecter le plafond de 200 000 mouvements aériens à l'aéroport d'Orly tel que le prévoit l'arrêté ministériel d'octobre 1994, d'autre part pour réduire les pollutions et les nuisances sonores qui inquiètent de plus en plus les riverains de l'aéroport d'Orly ?

M. le president. La parole est a Mme le secretaire d'Etat aux transports.

Mme Anne-Marie Idrac, secretaire d'Etat aux transports. Monsieur le depute, la liberalisation europeenne que vous avez evoquee resulte d'un reglement communautaire de 1992 et c'est dans ce cadre que les pouvoirs publics francais ont ete conduits a autoriser l'ouverture a Orly de services internationaux intracommunautaires puis de liaisons interieures en nombre croissant.

Cela resulte a la fois de ces engagements communautaires et d'une evolution economique repondant aux exigences naturelles des passagers, qui souhaitent un service diversifie et de qualite ainsi qu'a des exigences d'aménagement du territoire. En effet, nombre de vos collegues de province s'inquietent souvent que leur ville n'ait pas de liaison avec Orly, comme ils le souhaiteraient pour des raisons d'aménagement du territoire. Dans cet aeroport, une croissance du nombre de mouvements d'avions a effectivement ete observee au cours de l'annee 1995. Elle s'est atteneue en 1996 et elle sera nulle en 1997. Bien que le plafonnement a 250 000 creneaux horaires, introduit a la date que vous avez indiquee, soit a un niveau inferieur a la capacite physique de l'aeroport, il sera respecte. Il appartient aux compagnies aeriennes d'utiliser tout ou partie de cette enveloppe globale telle qu'elle est fixee et telle qu'elle a ete confirmee a l'occasion d'un arret rendu recemment par le Conseil d'Etat, puisque l'arrete avait ete attaque. Le total des mouvements effectues restera donc toujours en dessous du plafond de 250 000 creneaux horaires, quelles que soient les pressions exercees et je tiens a vous assurer avec la plus grande fermete que le Gouvernement n'entend en aucune maniere remettre en cause cette limitation a Orly.

D'autres mesures sont appliquees avec la plus grande determination par le Gouvernement.

D'abord, le couvre-feu nocturne de la plate-forme d'Orly constitue une disposition tres importante qu'il n'est nullement envisage de remettre en cause et dont l'application est suivie de maniere tres precise. Ainsi, je puis vous indiquer qu'au cours de l'annee derniere il n'a ete accorde que quelques derogations et a des heures extremement proches de celle de la fermeture normale de l'aeroport, c'est-a-dire de vingt-trois heures trente a six heures du matin.

En ce qui concerne le trafic de jour, la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage a ete renforcee des le debut de l'annee au detriment des avions les plus bruyants afin d'en limiter l'utilisation. Cela vise les avions que l'on appelle «du chapitre 2», qui doivent d'ailleurs disparaitre definitivement en 2002. Je vous rappelle egalement que la taxe sur le bruit, qui penalise, elle aussi, les avions bruyants et qui permet de financer l'isolation phonique des habitations proches de l'aeroport a ete augmentee de 20 % en 1996.

Ces mesures ont produit leurs effets. Ainsi, la part des avions du chapitre 2, les plus bruyants, qui representait 9 % du trafic d'Orly en 1995, a ete ramenee a 8 % en 1996. Le bilan des stations de mesure de bruit implantees autour de l'aeroport fait d'ailleurs etat d'une diminution du niveau de bruit moyen enregistre au cours des deux dernieres annees.

Je vous indique enfin qu'a l'occasion de l'aménagement de l'aeroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, le Gouvernement a retenu des orientations essentielles en ce qui concerne tant la maitrise des nuisances sonores que la meilleure repartition des retombees economiques generees par l'activite de l'aeroport.

L'exemple de Roissy montre bien comment on peut gerer de maniere equilibree a la fois les avantages economiques du developpement des transports aeriens et le respect, auquel nous tenons enormement, de l'environnement. Nous avons ainsi trace une voie qui pourra, a l'avenir, servir aux autres aeroports dont, bien sur, celui d'Orly.

Données clés

Auteur : [M. Berson Michel](#)

Circonscription : - SOC

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1445

Rubrique : Aeroports

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et tourisme

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 19 mars 1997, page 2019

Réponse publiée le : 26 mars 1997, page 2222

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 19 mars 1997