



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

aéroports

Question écrite n° 52216

Texte de la question

M. Pierre-André Wiltzer appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les nuisances sonores que subissent les riverains de l'aéroport d'Orly dans le département de l'Essonne. Du fait du plafonnement du nombre de créneaux annuels, fixé à 250 000 maximum par l'arrêté du 6 octobre 1994, le trafic aérien d'Orly aurait dû se stabiliser. Pourtant, il semble que certaines zones d'habitation, jusqu'alors modérément concernées par les nuisances causées du fait de la proximité de l'aéroport, ont aujourd'hui à souffrir d'un plus grand nombre de survols. Cette modification de la répartition des nuisances d'origine aéronautique peut avoir plusieurs raisons. Elle pourrait être due à l'utilisation accrue des pistes 1 et 2, dont l'usage n'était alors que marginal en comparaison des pistes 3 et 4. Il souhaiterait alors savoir si s'est récemment effectuée une nouvelle répartition des mouvements aériens entre les quatre différentes pistes de l'aérodrome. Elle pourrait aussi provenir soit de la création de nouveaux couloirs aériens, soit du non-respect de ceux déjà existants. Il souhaiterait alors savoir si les autorités administratives font strictement respecter l'emprunt des différents couloirs aériens et si de nouveaux couloirs ont été ouverts. Enfin, comme il ne saurait être traité des questions relatives aux nuisances sonores causées par les avions sans aborder le projet du troisième site aéroportuaire en Ile-de-France ou dans une région voisine, il souhaiterait connaître l'avancée exacte des études relatives à l'implantation de cet équipement et les intentions du Gouvernement à ce sujet.

Texte de la réponse

Les conditions dans lesquelles l'aéroport d'Orly est exploité n'ont pas été récemment modifiées. Ni le dispositif de circulation aérienne, ni la répartition du flux entre les différentes procédures d'arrivée et de départ, ni les modalités d'utilisation des pistes n'ont été changées. En particulier, le taux d'utilisation des pistes 1 et 2 n'a pas varié. La stabilisation du trafic depuis 1998 y a contribué. Toutefois, il convient de noter que, pour améliorer la fluidité du trafic aérien, les services de contrôle de la circulation aérienne mettent en oeuvre, en approche, la technique de guidage-radar afin d'obtenir en toute sécurité une cadence optimale des atterrissages. Il en découle une certaine dispersion des vols avant la phase finale, dans le respect des contraintes édictées pour diminuer la gêne sonore. Par ailleurs, le développement du transport aérien, qui est créateur d'activités économiques et d'emplois, doit se faire dans toute la mesure du possible dans le respect de l'environnement des plates-formes aéroportuaires et des zones survolées. L'ouverture prochaine d'une quatrième piste sur l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle rend nécessaire une adaptation du dispositif de circulation aérienne, notamment pour les avions en provenance du sud-ouest, qui sont actuellement amenés à transiter au nord-ouest de la région parisienne. La réorganisation actuellement à l'étude a pour objectif de garantir un haut niveau de sécurité, de diminuer les retards et de répondre à la demande croissante de transport aérien. Elle s'inscrit dans le respect des engagements de 1997 de plafonner le niveau des nuisances sonores. Le ministre de l'équipement, des transports et du logement a décidé que ce dispositif ferait l'objet d'une large concertation, au-delà du cadre réglementaire prévu. Dès le mois de janvier, les commissions consultatives de l'environnement (CCE) des aéroports d'Orly et Paris-Charles-de-Gaulle seront consultées sur le projet, sans attendre la fin des études en cours. Ces commissions regroupent les représentants des collectivités locales intéressées, les associations de

riverains et les associations de protection de l'environnement et du cadre de vie ainsi que des professionnels de l'aéronautique. Placées sous l'égide du préfet de la région d'Ile-de-France, les CCE sont des organes locaux de concertation qui contribuent à la communication et au dialogue avec les populations riveraines. L'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) sera saisie du projet. Après avoir instruit le dossier et pris connaissance des informations et propositions de l'ensemble des parties concernées par le bruit, elle rendra un avis au ministre. L'ACNUSA est une autorité administrative indépendante. Créée par la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999, sa vocation est de garantir aux riverains, aux collectivités locales et aux professionnels du transport aérien un examen impartial et objectif de toutes les questions relatives aux nuisances sonores aéroportuaires. Par ailleurs, cette réorganisation de la circulation aérienne en Ile-de-France sera soumise à un organisme extérieur compétent en matière de circulation aérienne, qui l'étudiera d'ici trois mois. Cette étude sera placée sous l'égide d'un comité de suivi regroupant des représentants des élus de la région parisienne et de l'Etat. Sa saisine vient renforcer la concertation d'ores et déjà programmée dans le cadre institutionnel. Il convient enfin de préciser qu'il n'est question de remettre en cause ni le couvre-feu existant la nuit à Orly, ni la limitation des mouvements annuels limitée à 250 000 sur cette plate-forme. En outre, les orientations de la politique du transport aérien doivent figurer dans les schémas de services collectifs « transport » qui ont pour ambition de répondre aux besoins de transport et de déplacements à un horizon de vingt ans, dans des conditions compatibles avec les exigences économiques, sociales et environnementales. La politique retenue consiste à rechercher, en premier lieu, les modalités d'une meilleure utilisation des réseaux existants avant d'envisager la construction de nouvelles infrastructures. Toutefois, toutes les études actuellement menées sur l'évolution du transport aérien convergent sur le fait que la limite de trafic qu'il est raisonnable de prévoir pour les aéroports existants en région parisienne sera atteinte avant dix ans, à une échéance plus rapprochée que celle prévue lorsque la décision a été prise de construire deux doublets de piste sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Face à une telle situation, le Gouvernement a adopté une politique aéroportuaire globale, fondée sur le développement d'un véritable réseau de plates-formes complémentaires à l'échelle nationale. Dans ce cadre, grâce à des plates-formes comme Notre-Dame-des-Landes entre Nantes et Rennes, les relations aériennes des grandes aires métropolitaines seront facilitées avec les principaux pôles européens ou mondiaux. En complément de ces mesures, une nouvelle plate-forme à vocation internationale est jugée nécessaire. Des études sont poursuivies sur la configuration du projet et les sites qui seraient susceptibles de l'accueillir, notamment dans les régions Centre, Picardie et Champagne-Ardenne, afin de déterminer la localisation qui répondra le mieux aux intérêts d'aménagement du territoire, aux contraintes de la navigation aérienne, aux potentialités offertes pour la desserte terrestre, aux enjeux environnementaux. Ces études contribueront à alimenter le débat qui sera mené sous l'égide de la commission nationale du débat public instaurée en application de la loi du 2 février 1995 relative au fonctionnement de la protection de l'environnement.

Données clés

Auteur : [M. Pierre-André Wiltzer](#)

Circonscription : Essonne (4^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 52216

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 16 octobre 2000, page 5863

Réponse publiée le : 29 janvier 2001, page 677