



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question écrite n° 45600

Texte de la question

M. Yvan Lachaud rappelle à M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer que, dans le débat relatif à l'opportunité d'un troisième aéroport, une donnée semble être occultée. Le régime du couvre-feu applicable à l'aéroport d'Orly entre 23 h 30 et 6 heures, conformément à la décision ministérielle du 4 avril 1968, fait l'objet de nombreuses dérogations. Aussi, le seuil fixé par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 qui limite à 250 000 créneaux horaires la capacité de l'aéroport d'Orly est en passe d'être atteint, notamment en raison de plusieurs infractions à cette restriction. Conformément au rapport d'activité 2002 de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), des carences au niveau tant matériel qu'humain font perdre beaucoup de son efficacité à la procédure de sanction de ces infractions. Il lui demande s'il envisage d'augmenter le nombre d'agents assermentés et d'octroyer des moyens nouveaux pour que la procédure soit menée dans des délais raisonnables et que le droit soit respecté. Par ailleurs, la limite des 250 000 créneaux horaires étant essentiellement volontariste, l'aéroport d'Orly pouvant techniquement supporter 320 000 mouvements annuels sans remise en cause du couvre-feu, la tentation de revenir sur l'arrêté du 6 octobre 1994 ne risque-t-elle pas d'être grande en l'absence d'une capacité d'accueil, sur un autre aéroport, du développement prévisible du trafic aérien ? La levée de ce seuil aggraverait de façon insupportable la gêne subie par les riverains. Les directives de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) relatives au bruit soulignent en effet que la nocivité du bruit réside davantage dans sa répétition que dans le niveau sonore. Si la mission d'information parlementaire se prononçait, à l'issue de ses travaux, contre une troisième plate-forme aéroportuaire, il lui demande quelles sont les mesures envisagées pour absorber le développement du trafic aérien francilien tout en respectant la qualité de vie des riverains de l'aéroport d'Orly et si la limitation à 250 000 créneaux horaires autorisés par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 sera maintenue.

Texte de la réponse

À l'occasion de la présentation, le 25 juillet 2002, des orientations retenues pour assurer un développement durable des aéroports parisiens, le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, très conscient des inquiétudes légitimes des populations riveraines de l'aéroport d'Orly, a tenu d'emblée à les rassurer en leur confirmant que les conditions d'exploitation de cette plate-forme ne sont pas remises en cause. Ainsi, le couvre-feu est maintenu et le nombre de créneaux horaires attribuables demeure strictement limité à 250 000 par an, conformément à l'arrêté du 6 octobre 1994. Ces mesures sont rigoureusement respectées. En particulier, les dérogations au couvre-feu représentent, en moyenne, moins d'un vol par semaine, motivées par des circonstances exceptionnelles telles que des intempéries importantes ou des événements perturbant sensiblement l'ensemble du trafic aérien. Par ailleurs, aucun créneau horaire n'est attribué au-delà de la limite fixée. De fait, en ne prenant en compte que les trois dernières années, la totalité des décollages et des atterrissages effectués à Orly s'est élevée à 219 000 en 2001, 211 000 en 2002 et un peu moins de 207 000 en 2003. La mission d'information parlementaire sur l'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire, constituée sous l'égide de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, a présenté son rapport en juillet 2003. Elle réaffirme la nécessité de placer la problématique

environnementale aéroportuaire au coeur de la politique de développement durable du transport aérien et de mettre en place une politique aéroportuaire de long terme permettant de gérer la croissance prévisionnelle du trafic. Sans donner de caractère prioritaire à l'hypothèse de la création d'un nouvel aéroport pour le grand bassin parisien, elle formule des propositions qui pourraient permettre de réduire les nuisances autour des aéroports parisiens, de rééquilibrer le développement du trafic au profit d'aéroports secondaires de la région francilienne et des aéroports régionaux et d'améliorer la complémentarité entre le transport aérien et le transport ferroviaire à grande vitesse. Pour sa part, le Gouvernement a confirmé que la configuration actuelle des pistes de Roissy n'évoluerait pas. La proposition de création d'une cinquième piste sur la plate-forme de Paris - Charles-de-Gaulle, formulée par la mission parlementaire précitée, n'est pas retenue. Le Gouvernement entend développer une desserte aéroportuaire équilibrée du territoire national s'appuyant, outre les plates-formes franciliennes, sur le réseau des grands aéroports régionaux et sur un troisième réseau de plates-formes de taille moyenne, existantes ou à créer, comprenant, notamment, des aéroports spécialisés pour le charter ou le fret comme Châlons-Vatry ou Châteauroux-Déols. Le Gouvernement accompagnera ce développement en favorisant notamment l'amélioration de la desserte terrestre de ces plates-formes.

Données clés

Auteur : [M. Yvan Lachaud](#)

Circonscription : Gard (1^{re} circonscription) - Union pour la Démocratie Française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 45600

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 août 2004, page 6178

Réponse publiée le : 28 septembre 2004, page 7571