



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question orale n° 819

Texte de la question

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer au sujet du projet de la modification du plan de gêne sonore (PGS) d'Orly. Le PGS actuellement en vigueur date de 1975, une époque où le trafic n'avait rien à voir avec celui, considérable, d'aujourd'hui. Il devait légalement être révisé avant le 31 janvier 2003. La délimitation du PGS résulte d'un calcul complexe faisant intervenir le nombre de mouvements, le bruit théoriquement émis par les types d'avion concernés et bien sûr leurs trajectoires. Ce calcul devrait officiellement être effectué en tenant compte du nombre maximal de mouvements, alors que nombre d'associations de défense des riverains demandent que le PGS soit strictement fondé sur le nombre de mouvements autorisés, c'est-à-dire environ 200 000. Aussi elle lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend prendre dans les nouvelles dispositions et le mode de calcul du PGS.

Texte de la réponse

MODIFICATION DU PLAN DE GÊNE SONORE D'ORLY

M. le président. La parole est à Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, pour exposer sa question, n° 819, relative à la modification du plan de gêne sonore d'Orly.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, c'est aussi le problème des nuisances sonores qui fait l'objet de ma question. À la suite de l'accident dramatique du terminal 2E de Roissy, l'annonce du transfert de certains vols vers Orly, alors même que les nuisances représentent déjà une gêne parfois insupportable pour les riverains, a provoqué de très vives oppositions. Je voudrais, à ce propos, vous remercier pour votre réaction rapide et pour vos engagements : pas de transferts de vols longs courriers ; pas de gros-porteurs ; transferts limités à quinze vols, dont le caractère provisoire est garanti par le maintien de créneaux équivalents à Roissy ; réunion de deux tables rondes pour confronter les expertises, l'une sur la question des 9 milles nautiques dont parlait M. Dupont-Aignan, l'autre sur le relèvement des trajectoires à l'ouest. Enfin, vous venez d'annoncer une réunion rapide de la commission consultative de l'environnement, dont j'espère que la composition pourra être révisée pour faire une plus large place aux nouvelles associations qui se sont créées, en particulier sur l'ouest d'Orly, à la suite des modifications de trajectoire et de la carte des nuisances.

Dans ce contexte, la modification du plan de gêne sonore cristallise toutes les tensions. Le plan de gêne sonore actuellement en vigueur date de 1975. À cette époque, le trafic n'avait rien à voir avec celui d'aujourd'hui, qui est considérable. Ce plan devait légalement être révisé avant le 31 janvier 2003. Sa délimitation résulte d'un calcul complexe, qui fait intervenir le nombre de mouvements, le bruit théoriquement émis par les types d'avions concernés et leur trajectoire. À ma connaissance, le calcul qui est actuellement effectué confond volontairement les concepts de créneau et de mouvement, sur la base de 250 000 mouvements. Or, si ce nombre figure dans l'arrêté du 6 octobre 1994, il concerne les créneaux, les mouvements étant fixés à 200 000. Le nombre de créneaux correspondant à une capacité théorique, c'est évidemment le nombre de mouvements, qui occasionne

les gênes, qui intéresse le plus les riverains.

Une annonce claire de votre part, qui ramènerait les calculs du plan de gêne sonore autour de 200 000 mouvements correspondant à 250 000 créneaux, et non l'inverse, serait un signal fort de garantie du caractère provisoire des transferts actuels. C'est tout ce que nous attendons.

M. Patrice Martin-Lalande et M. Nicolas Dupont-Aignan. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

M. Gilles de Robien, *ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.* Madame la députée, le plan de gêne sonore est un document établi pour les plates-formes aéroportuaires qui accueillent un trafic annuel important, c'est-à-dire celles qui traitent plus de 20 000 mouvements d'avions de plus de 20 tonnes par an. Ce plan délimite les zones à l'intérieur desquelles les habitants peuvent bénéficier d'une aide financière pour insonoriser leur logement.

Le plan de gêne sonore actuellement en vigueur pour l'aéroport Paris-Orly a été approuvé par arrêté interpréfectoral du 27 décembre 1994. S'il n'est pas aussi ancien que ce que vous indiquez, il est néanmoins devenu obsolète car les caractéristiques des avions ont beaucoup évolué. Aussi, au vu de ces changements et compte tenu de l'évolution réglementaire favorable aux riverains, j'ai jugé nécessaire de réviser le plan de gêne sonore de l'aéroport Paris-Orly. Cette procédure a été engagée sur les bases de la nouvelle réglementation en vigueur. Après une phase informelle de concertation conduite par les préfets concernés, le projet est actuellement soumis à la consultation officielle des collectivités locales.

Je suis très conscient des inquiétudes légitimes des populations riveraines de l'aéroport d'Orly pour le présent et pour l'avenir. C'est pourquoi, en présentant, le 25 juillet 2002, les orientations retenues pour assurer un développement durable des aéroports parisiens, j'ai tenu d'emblée à les rassurer en leur confirmant que les conditions d'exploitation de cette plate-forme ne sont et ne seront pas remises en cause.

Bien entendu, le couvre-feu est maintenu et le nombre de créneaux horaires attribuables demeure strictement limité à 250 000 par an, conformément aux termes de l'arrêté du 6 octobre 1994. Les créneaux horaires qui sont attribués dans cette limite ne sont pas forcément tous utilisés. C'est ainsi que l'aéroport d'Orly a réellement traité 219 000 mouvements en 2001, 211 000, en 2002 et un peu moins de 207 000 en 2003. En 1997, c'est-à-dire après qu'eut été pris l'arrêté dans lequel ne figure pas la notion de mouvement réel, 247 000 créneaux avaient effectivement été utilisés. Je le rappelle car, comme vous l'avez dit, on confond parfois les créneaux attribués et les mouvements réellement constatés.

Pour l'élaboration du plan de gêne sonore, qui ouvre droit à une aide financière pour les riverains désireux d'effectuer des travaux d'insonorisation de leurs logements, il semble normal et logique de prendre l'hypothèse de trafic qui garantisse à un maximum de personnes la possibilité d'en bénéficier. C'est ce qui a conduit à élaborer le projet de plan de gêne sonore soumis à la consultation des communes riveraines de l'aéroport Paris-Orly sur la base de 250 000 mouvements par an. Une base plus faible aurait limité le nombre de riverains susceptibles de bénéficier de l'indemnisation. Nous avons préféré protéger ainsi le maximum de population. La commission consultative de l'aide aux riverains et l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires auront, bien entendu, à se prononcer sur ce document. Je confirme que la commission consultative de l'environnement sera réunie avant l'été.

M. le président. La parole est à Mme Nathalie Kosciusko-Morizet.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet. Vous connaissez le problème, monsieur le ministre : la préoccupation des riverains n'est pas tant de bénéficier des aides pour l'insonorisation que de voir limiter les nuisances qu'ils subissent, ne serait-ce qu'en été où les doubles vitrages ne sont d'aucune utilité pour profiter agréablement du jardin.

Données clés

Auteur : [Mme Nathalie Kosciusko-Morizet](#)

Circonscription : Essonne (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 819

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 8 juin 2004, page 4140

Réponse publiée le : 9 juin 2004, page 4538

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 8 juin 2004