

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 septembre 2018

CROISSANCE ET TRANSFORMATION DES ENTREPRISES - (N° 1237)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N ° 1108

présenté par

M. Saint-Martin et Mme Guévenoux

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 50, insérer l'article suivant:**

Après l'article L. 571-11 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 571-11-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 571-11-1. – L'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly est ainsi limitée :

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

« 2° Aucun atterrissage pour retard accidentel ne peut être admis après 23 h 30 ; 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 ;

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

« 4° Aucun décollage pour retard accidentel ne peut être admis après 23 h 30 ;

« Toute dérogation exceptionnelle au régime défini aux 1° à 4°, au bénéfice d'aéronefs commerciaux, ne peut être accordée que par le secrétaire général à l'aviation civile ;

« 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 ;

« 5° Les aéronefs effectuant des atterrissages entre 23 h 15 et 6 h 30 (heure du toucher des roues) sont manœuvrés au tracteur sur les voies de circulation.

« 6° L'utilisation des dispositifs de freinage au moyen des groupes moteurs est interdite entre 22 h 15 et 6 h 30, sauf raisons particulières mettant en jeu la sécurité et dont le bien-fondé est apprécié à posteriori sur un rapport du commandant de bord. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La plate-forme aéroportuaire de Paris-Orly opérée par la société Aéroports de Paris présente la spécificité d'être intégrée dans un tissu urbain très dense. Depuis la transformation de l'établissement public en société anonyme, intervenue en 2005, Aéroports de Paris a connu une augmentation annuelle moyenne de 2,1 % du trafic de ses plateformes parisiennes, passant de 79 millions de passagers à près de 102 millions, de 3,8 % de ses revenus (hors effet périmètre de la consolidation de TAV intervenue en 2017), et de 10 % de son résultat net part du groupe.

La modification du régime juridique de la société Aéroports de Paris entraînée par le transfert au secteur privé de la participation de l'État à son capital suppose un renforcement des spécificités de l'aéroport d'Orly. Ce renforcement ne porte pas préjudice à la capacité de la société Aéroports de Paris d'entamer une nouvelle phase de son développement, grâce à l'entrée de nouveaux investisseurs à son capital à la suite du transfert au secteur privé de la participation de l'État. Comme confirmé le lundi 9 juillet 2018 par Edward Arkwright, directeur général exécutif d'ADP, lors de son audition par des membres de la commission spéciale, le plan stratégique de l'entreprise intègre d'ores et déjà ces contraintes.

L'amendement inscrit dans la loi des dispositifs permettant de protéger au mieux les riverains des nuisances subies. En l'occurrence, il instaure pour l'aéroport d'Orly une interdiction des décollages et atterrissages entre 23h30 et 6h15 (couvre-feu).