ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

aéroport d'Orly

Question écrite n° 5005

Texte de la question

M. Jean Marsaudon appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la décision ministérielle du 4 avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly, qui stipule qu'aucun atterrissage et qu'aucun décollage ne sont autorisés sur cet aéroport entre 23 h 30 et 6 heures du matin. Ces dispositions visent bien entendu à respecter la tranquillité et le sommeil des habitants d'Orly et des villes environnantes qui subissent déjà à longueur de journée le bruit assourdissant des avions. A cet égard, on enregistre bien plus de 200 000 mouvements aériens par an au-dessus de l'aéroport d'Orly, alors que le schéma directeur de la région Ile-de-France, approuvé par le décret du 26 avril 1994, prévoyait que ce seuil ne devait pas être dépassé. A présent, ce sont des rumeurs de levée du couvre-feu nocturne qui alarment les riverains de l'aéroport. Tous les engagements avaient pourtant été pris par les pouvoirs publics antérieurs pour que ce couvre-feu soit respecté. Il souhaiterait donc qu'il puisse rassurer les habitants riverains de la zone aéroportuaire d'Orly et leur confirmer que le couvre-feu nocturne sera maintenu dans ses dispositions actuelles.

Texte de la réponse

L'honorable parlementaire peut être assuré que le couvre-feu, instauré en 1968 sur la plate-forme d'Orly entre 23 h 30 et 6 heures, sera maintenu, et qu'il est porté une attention toute particulière à son respect. En ce qui concerne le trafic diurne, l'environnement, fortement urbanisé d'Orly, a conduit à plafonner le nombre total de créneaux horaires, distribués chaque année aux compagnies aériennes pour leurs vols commerciaux. En vue de respecter l'objectif fixé par le schéma directeur de la région Ile-de-France, l'arrêté du 6 octobre 1994 a limité à 250 000 les créneaux horaires attribuables. Ce niveau est inférieur aux capacités aéroportuaires réelles de la plate-forme. Il appartient aux compagnies aériennes d'utiliser tout, ou partie, de cette enveloppe, en fonction de leurs programmes d'utilisation ; pratiquement, le nombre de vols réalisés reste toujours inférieur à celui des créneaux distribués. Ainsi, en 1996, on a enregistré sur la plate-forme 245 356 mouvements commerciaux. Cette mesure de plafonnement s'insère dans un ensemble de dispositions visant à limiter les nuisances sonores liées à l'activité aéroportuaire. Ainsi, la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage a été renforcée le 1er janvier 1996 pour limiter l'utilisation d'avions bruyants (dits du chapitre II), en attendant leur retrait définitif prévu en 2002. Parallèlement, la taxe bruit, qui pénalise plus particulièrement les avions bruyants et avait été relevée pour favoriser l'isolation phonique des habitations riveraines, vient de faire l'objet d'un nouveau projet d'augmentation, soumis au Parlement dans le cadre du projet de loi de finances pour 1998, tendant à relever son taux de 50 % sur les aéroports parisiens.

Données clés

Auteur : M. Jean Marsaudon
Circonscription : Essonne (7e circonscription) - Rassemblement pour la République
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 5005
Rubrique : Transports aériens

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/11/questions/QANR5L11QE5005

Ministère interrogé : équipement et transports
Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 20 octobre 1997, page 3522
Réponse publiée le : 29 décembre 1997, page 4908