

Document 1

Arrêté du 6 Octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly.

Le ministre de l'équipement et des transports et du tourisme.

Vu le règlement du conseil CEE n° 2408/92 du 23 Juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra communautaires, et notamment son article 8.2;

Vu le règlement du conseil CEE n° 95/93 du 18 janvier 1993 fixant les règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la communauté;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R.221-1 et R.221-3;

Considérant qu'il convient, pour protéger les riverains contre les nuisances sonores, de fixer le trafic de l'aéroport d'Orly à environ 200.000 mouvements par an, objectif fixe par le schéma directeur de la région d'Ile de France approuvé par le décret du 26 avril 1994.

ARRETE;

ART. 1:

Le nombre maximum de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport d'Orly est fixé à 250.000 sur deux périodes de planification horaire consécutives (été et hiver)

ART.2 :

Dans la période comprise entre 6 heures et 7 heures locales, et entre 22 heures et 23h30 locales, le nombre de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport d'Orly ne peut dépasser la moitié de la capacité disponible au sens de l'article 6 du règlement CEE n°95/93 susvisé, telle que limitée par les dispositions de la décision du 4 Avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly.

ART.3:

Le présent arrêté est applicable à compter du 30 octobre 1994, début de la période de planification horaire de l'hiver 1994-1995. ART.4: Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au journal officiel de la République Française.

Fait à Paris le 6 octobre 1994 Pour le ministre et par délégation le directeur général de l'aviation civile : Mr Scheller

Document 2

Le SDRIF (schéma directeur de la région Ile-de-France) tel qu'il a été établi en 1994 concernant la desserte aéroportuaire

1 La desserte aéroportuaire

■ La situation actuelle

L'Ile-de-France compte aujourd'hui :

- deux aéroports réservés au trafic commercial : Orly et Roissy-Charles de Gaulle, qui accueillent actuellement respectivement 25 et 22 millions de passagers par an ;
- un aéroport d'affaires de haut niveau, le Bourget, accueillant 800 000 passagers par an ;
- trois aérodromes situés à proximité des villes nouvelles :
 - Cormeilles desservant Cergy-Pontoise ;
 - Toussus-le-Noble ;
 - Coulommiers desservant Marne-la-Vallée.
- un aérodrome militaire à Brétigny ; un aérodrome géré par la Direction Générale à l'Aviation Civile à Melun-Villaroche ;
- un hélicoptère à Paris-Issy ;
- plusieurs plates-formes réservées aux activités de loisirs et de tourisme ainsi qu'aux écoles de pilotage.

■ Les opérations à entreprendre

L'aviation commerciale

Le flux de passagers a fortement crû pendant la dernière décennie, passant de 0,8 à 1,2 trajet par habitant et par an. La croissance devrait se poursuivre mais à un rythme beaucoup plus modéré pour trois raisons :

- le développement du réseau européen des TGV reportera une partie de la clientèle des vols courte distance vers le train ;

- le développement des aéroports de province leur permettra d'offrir une palette de destinations enrichie, en accédant, pour les principaux, au statut d'aéroport international. Le trafic de transit des aéroports parisiens sera diminué d'autant ;

- des vols commerciaux se développeront à partir des aérodromes proches des villes nouvelles.

Dans ces conditions le trafic de Roissy passerait de 250 000 mouvements par an à 500 000 en 2015, celui d'Orly étant stabilisé à 200 000 environ.

Les aéroports d'Orly et de Roissy seraient susceptibles de faire face aux besoins jusqu'aux environs de 2015. Le développement de l'aéroport de Roissy est essentiel pour l'économie et l'emploi de la région capitale. Il doit se faire en préservant au mieux la qualité de vie des riverains.

La question du renforcement de la desserte aéroportuaire de l'Ile-de-France par la création d'un troisième grand aéroport commercial serait donc reportée au début du siècle prochain. Elle nécessitera une étude spécifique. En tout état de cause, un éventuel troisième aéroport devrait trouver sa place en dehors de l'Ile-de-France.

L'aviation d'affaires

Le développement de l'aviation d'affaires autour des villes nouvelles et des pôles de la périphérie constitue un atout important dans l'accueil des activités économiques.

Il convient de conserver le haut niveau de l'aéroport d'affaires du Bourget et d'en exploiter au maximum le potentiel.

Document 3

Orly avant 1995

L'aéroport d'Orly s'est développé progressivement depuis l'après-guerre dans une zone déjà urbanisée pour nombre de communes riveraines.

Hormis celles qui sont en proximité immédiate de la plateforme et qui ont beaucoup développé leur bâti collectif dans les années 70, beaucoup d'autres comme Villeneuve-Le-Roi ou Villeneuve-Saint-Georges sont caractérisées par des zones pavillonnaires datant des 10 ou 15 années qui suivent.

L'urbanisation des communes plus à l'est (ou à l'ouest) d'Orly remonte aux années 80 et le développement de la Seine et Marne, plus récent est lié à un phénomène d'urbanisation avec cependant des densités qui restent faibles.

Toute cette période est caractérisée par une indifférence de l'Etat et de nombre d'élus alors que le nombre de mouvements, et les nuisances qui en résultent, ne cessent d'augmenter :

- 172000 mouvements et 20,6 millions de passagers en 1987
- 191000 mouvements et 24,3 millions de passagers en 1990
- 204000 mouvements et 25,4 millions de passagers en 1993
- 233000 mouvements et 26,6 millions de passagers en 1995

C'est déjà la mobilisation des riverains et des associations les représentant qui permettent quelques résultats probants :

- En 68 : **interdiction des vols de nuit de 23h30 à 6h du matin** (cette mesure mettra 20 ans à être systématiquement appliquée)
- En 75 : **mise en place cône(s) de décollage à l'est et à l'ouest d'Orly**, projection(s) au sol de zones de navigation obligatoire (avec approbation des collectivités locales)