



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

navigation

Question écrite n° 30894

Texte de la question

M. Jean-Frédéric Poisson interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le respect des trajectoires des aéronefs. En effet, le sud Yvelines (en particulier la commune de Bonnelles) est apparemment très régulièrement survolé par des aéronefs, en contradiction avec les trajectoires réglementaires. Il souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement afin qu'il soit mis un terme à cette situation.

Texte de la réponse

L'organisation de la circulation aérienne en Île-de-France, en place depuis 2002, comprend le survol de la commune de Bonnelles par les avions atterrissant à Orly par vent d'est (soit environ 40 % du temps). De nombreux échanges ont eu lieu à ce sujet avec les élus et l'association de cette commune. Ainsi, en termes de hauteurs de survol, l'engagement d'effectuer plus haut le palier d'interception du système d'aide à l'atterrissage (ILS, Instrument Landing System) par les avions en provenance du Sud-Ouest, en vigueur depuis 2006, est pleinement respecté. Selon la dernière étude faite en mai 2008, entre 75 % et 90 % des avions font désormais cette interception à 4 000 pieds, soit 300 mètres plus haut qu'auparavant. Ces bons résultats montrent une réelle prise en compte des enjeux environnementaux chez les pilotes et les services du contrôle aérien. En outre, au niveau de la répartition des trajectoires dans le plan horizontal, il est à noter que la commune se situe sous la zone de guidage radar des deux flux principaux d'avions en provenance du Sud-Ouest et du Sud-Est, entraînant un étalement des trajectoires en vue de l'interception de VILS. En effet, les procédures d'arrivée sur un aéroport ne peuvent pas toujours être assimilées à des rails que suivraient tous les avions et l'analyse des trajectoires réelles peut montrer une certaine dispersion par rapport au tracé nominal théorique. Cette dispersion s'explique par le travail en temps réel des contrôleurs aériens pour maintenir des distances minimales de sécurité entre les avions qui arrivent de directions différentes et à des vitesses différentes. Pour les aligner sur l'axe final d'atterrissage en toute sécurité, le contrôle aérien est amené à donner aux avions des caps légèrement différents de la procédure nominale pour assurer leur séparation en temps réel et éviter tout rapprochement dangereux. Ce phénomène normal varie donc en fonction des pointes de trafic et des performances des avions qui se présentent à l'atterrissage. Quoiqu'il en soit, le Gouvernement est naturellement soucieux de réduire le plus possible la gêne sonore due aux avions. Le Grenelle de l'environnement a été l'occasion, fin 2007, d'élaborer un plan de mesures en faveur des populations riveraines d'aéroports. Un projet de rehaussement généralisé en Île-de-France a ainsi été lancé et vient compléter les évaluations de procédure d'arrivée en descente continue, mises en place cet été à Orly.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Frédéric Poisson](#)

Circonscription : Yvelines (10^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 30894

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 16 septembre 2008, page 7954

Réponse publiée le : 2 décembre 2008, page 10529