



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

aéroports

Question écrite n° 62434

Texte de la question

M. Franck Marlin appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur le projet de modification de couloirs aériens pour les arrivées face à l'est à Orly qui serait élaboré par ses services et la direction générale de l'aviation civile. Selon les informations portées à sa connaissance par Monsieur le président du parc naturel régional du Gâtinais français, il aurait été proposé de relever les altitudes des approches finales de 3 000 à 4 000 pieds pour les avions venant de l'est et du sud-est et, dans le même temps, la modification de la trajectoire axe radial 284, de Melun pour Orly, qui passerait en radial 274, ainsi que la création de la trajectoire axe radial 272 de Bray pour Villacoublay et Toussus. Or la première modification impliquerait un allongement du temps de vol pour chaque avion, une augmentation de la consommation de kérosène estimée à environ 5 000 tonnes par an et, par conséquent, du CO2 émis. Par ailleurs, elle créerait des nuisances pour une nouvelle population sans pour autant supprimer la gêne actuelle des riverains qui continueront à subir les nuisances des décollages. Quant à la seconde, elle apparaît de la même manière incompatible avec les objectifs du Grenelle de l'environnement. En effet, les avions qui seraient amenés à l'emprunter survoleraient, de jour comme de nuit, des zones très urbanisées non touchées par les nuisances sonores actuellement. En conséquence, il le remercie de bien vouloir lui confirmer ces projets qui, dans l'affirmative, ne pourraient recueillir l'assentiment des élus locaux tant ces modifications seraient incompatibles avec les objectifs du Grenelle de l'environnement.

Texte de la réponse

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, plusieurs projets de relèvements des altitudes de survols de la région parisienne sont actuellement en cours, voire déjà mis en oeuvre, par exemple le relèvement de 300 mètres des altitudes des arrivées des avions de nuit au Bourget par vents d'est. Lors de la conférence de presse du 7 décembre 2007, ces projets ont été annoncés et inscrits dans la convention passée entre l'État et les acteurs du transport aérien en janvier 2008. Dans le but d'améliorer la performance environnementale de la navigation aérienne, cette convention prévoit que les trajectoires des avions en région parisienne soient relevées pour diminuer l'impact sonore au sol. Au titre de ces mesures, figure celle destinée au relèvement des altitudes des arrivées des avions à Orly par configuration de vent d'est. Ce projet nécessite un éloignement du point d'interception de l'axe de la piste d'atterrissage d'environ 6 kilomètres, et par conséquent un décalage vers le sud de la branche vent arrière existante. En corolaire, les avions à destination de Toussus-le-Noble et de Villacoublay (une vingtaine par jour) seront eux aussi repoussés vers le sud suivant une procédure en vent arrière sensiblement parallèle à celle des arrivées à Orly. Ce projet a été présenté à la commission consultative de l'environnement d'Orly du 20 février 2009. Une enquête publique est lancée depuis le 16 novembre 2009 auprès des communes de la zone nouvellement survolée. Après publication du rapport de la commission d'enquête, une nouvelle concertation sera engagée avec les élus concernés par ce projet. La commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Paris-Orly et l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires seront ensuite saisies pour avis, probablement vers le mois d'avril. Après ces différentes

concertations, une décision définitive sera prise sur ce projet, qui vise donc essentiellement à diminuer les nuisances sonores, un relèvement de 300 mètres des trajectoires permettant de diviser par deux la puissance des bruits reçus du sol. Parallèlement sera poursuivi le développement des descentes dites « continues », et donc sans palier et sans changement de régime des moteurs, qui permettent de diminuer les émissions de CO₂, conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement.

Données clés

Auteur : [M. Franck Marlin](#)

Circonscription : Essonne (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 62434

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 octobre 2009, page 10085

Réponse publiée le : 5 janvier 2010, page 117