



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

aéroports

Question écrite n° 27872

Texte de la question

M. Philippe Meunier appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'intérêt de réduire les turbulences de sillage. Le DLR, le centre de recherche aéronautique allemand, a mis au point un nouveau système permettant de diminuer les turbulences de sillage lors de l'atterrissage des gros appareils, permettant ainsi de réduire la distance de séparation des avions à l'approche des aéroports. L'idée est d'installer un système de plaques en bois, dressé perpendiculairement dans l'alignement et sur les bords des pistes. Pour être vraiment efficace, ce système de panneaux devrait être couplé à un système de détection des turbulences de sillage qui détermine une distance de sécurité à respecter. Ainsi, ce système contribuerait à réduire l'espacement des avions lors de la phase d'approche. Il lui demande son avis sur l'intérêt pour les aéroports français de s'équiper de ce système.

Texte de la réponse

Les turbulences de sillage présentent un risque important en particulier en phase d'atterrissage. Le risque augmente d'autant plus que l'avion générateur de la turbulence de sillage est grand et que l'avion subissant la turbulence de sillage est petit. Ceci a amené l'organisation internationale de l'aviation civile (OACI) à fixer des règles d'espacement entre avions en fonction de leur taille. Ces règles ont été reprises dans la réglementation nationale qui impose en phase d'atterrissage des espacements derrière les avions gros porteurs qui vont de trois à huit nautiques. Ces distances ont été établies pour assurer la sécurité sans système automatique de détection. Dans certaines circonstances, ou à l'aide de moyens techniques nouveaux, ces distances pourraient être diminuées. C'est déjà le cas sur certains aéroports en France dans des configurations météorologiques et de disposition des pistes très particulières. Mais la difficulté est de définir des solutions qui démontrent le haut niveau de sécurité demandé et obtenir un certain consensus, au moins au niveau européen, pour faire évoluer la réglementation. Pour aller au-delà et mieux comprendre le phénomène, le détecter ou en diminuer l'ampleur, de nombreuses études sont menées par des industriels ainsi que par des organismes de recherche, dont le DLR en Allemagne et l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (ONERA) en France. Les travaux du DLR cités en sont encore à un stade expérimental. Si les premiers résultats sont encourageants, les concepts, les données et les modèles utilisés n'ont pas fait l'objet d'un consensus au sein de la communauté aéronautique et doivent encore être pour la plupart améliorés. Ceci devrait prendre encore quelques années. Les gains en termes de capacité aéroportuaire étant potentiellement importants, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) est très favorable au développement de tels systèmes. Aussi, au sein de la DGAC, le service technique de l'aviation civile (STAC) est-il chargé du suivi de l'avancée des études et développements dans ce domaine. Il s'impliquera le moment venu dans les travaux de validation de prototypes et assistera les services qui sont chargés de l'évolution de la réglementation nationale ou européenne.

Données clés

Auteur : [M. Philippe Meunier](#)

Circonscription : Rhône (13^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 27872

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée au JO le : [28 mai 2013](#), page 5464

Réponse publiée au JO le : [16 juillet 2013](#), page 7583