



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

aéroports de Paris

Question écrite n° 78150

Texte de la question

M. Jacques Alain Bénisti interroge Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les nuisances observées suite aux changements de tracé des couloirs aériens pour l'accès par l'est de l'aéroport d'Orly. Ainsi, l'approche de cet aéroport a été modifiée. Il en résulte des nuisances sonores importantes sur des bassins de population entiers nouvellement survolés, notamment dans le Val-de-Marne. Cette nouvelle approche entraîne également une consommation de carburant supplémentaire (établie par certain à 17 000 tonnes par an), qui génère une pollution atmosphérique supplémentaire qui pourrait être évitée en revenant aux configurations antérieures. Il lui demande si un examen précis de la situation actuelle a été réalisé et quelles solutions sont à envisager afin d'améliorer la situation des bassins de vie impactés.

Texte de la réponse

La mise en service du relèvement de 300 mètres des altitudes d'interception des instruments d'aide à l'atterrissage (ILS) des aéroports franciliens est effective depuis le 17 novembre 2011. Cette opération a concerné les trois grands aéroports franciliens de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget et Paris-Orly, uniquement dans la configuration d'atterrissage « face à l'Est ». Dans la configuration « face à l'Ouest », les avions à l'approche de Paris-Orly survolent le Val-de-Marne en descente, dans l'axe de la piste d'atterrissage, moteurs réduits, suivant une pente de 3° définie par l'ILS, et les procédures mises en service le 17 novembre 2011 n'ont pas affecté les conditions de survols du Val-de-Marne. Dans la configuration « face à l'Est », le Val-de-Marne est survolé par les avions au départ suivant des procédures mises en service en février 2002. Dans cette configuration, le relèvement de 300 mètres de l'altitude d'interception de l'ILS a conduit à modifier la procédure d'arrivée qui survole la région sud de l'Essonne, sans affecter le Val-de-Marne. De manière globale, la mise en service du relèvement de 300 mètres des altitudes d'interception des ILS a effectivement amené les avions à suivre des trajectoires plus longues, générant un surplus de consommation de kérosène. Cette situation est néanmoins conforme à la politique environnementale qui, pour les avions en-dessous de 2000 mètres, privilégie la réduction des nuisances sonores sur la réduction des émissions gazeuses. Dans le domaine des émissions gazeuses, les services de la navigation aérienne oeuvrent chaque jour à l'amélioration de la performance environnementale, notamment au-dessus de l'altitude de 2 000 mètres, et ils participent à de nombreux projets nationaux et européens dans ce but. Au cours de l'année 2014, l'action des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne dans la gestion des vols a permis de réduire les émissions de CO₂ de 272 000 tonnes. Le bilan général du relèvement de 300 mètres des altitudes d'interception a été réalisé par la direction générale de l'aviation civile et présenté à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. Il est disponible sur le site internet du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Alain Bénisti](#)

Circonscription : Val-de-Marne (4^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 78150

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [14 avril 2015](#), page 2778

Réponse publiée au JO le : [2 juin 2015](#), page 4154