



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Mise en œuvre des priorités mondiales de l'OACI pour la navigation aérienne

Question écrite n° 20901

### Texte de la question

M. Franck Marlin attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la position de la France vis-à-vis des recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La France est membre fondateur l'OACI et son 6ème contributeur. Elle siège au conseil de l'organisation sans discontinuité depuis sa création, au titre de la catégorie des États d'importance majeure dans le transport aérien et 3 Français ont été secrétaire général de l'OACI sur une durée cumulée de 25 ans. Il y aurait donc une logique à ce que la France s'attache à mettre en œuvre les priorités mondiales définies par l'OACI en matière de navigation aérienne. Force est de constater que ce n'est pas le cas, notamment pour les opérations en descente continue (CDO) et les opérations en montée continue (CCO) qui se caractérisent par une réduction de la consommation de carburant, des émissions de GES et des niveaux de bruit comme indiqué dans le rapport sur la navigation aérienne de l'OACI, édition 2014. M. le député souhaite connaître les motifs qui ont empêché jusqu'à ce jour la mise en pratique généralisée en France de ces préconisations. Elles sont pourtant simples à mettre en place, ne génèrent aucune charge financière, voire permettraient des économies en termes de carburant, et sont vertueuses en termes d'écologie et de pollution sonore. A l'heure où l'écologie semble être devenue une priorité de l'acte II du quinquennat du Président de la République, il souhaite savoir si le Gouvernement envisage de mettre enfin en place ces mesures de bon sens, selon quelles modalités et selon quel calendrier.

### Texte de la réponse

L'approche en descente continue (CDO) est une technique de pilotage qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aéroport en évitant au maximum les phases de vol en palier et en réduisant ainsi la sollicitation des moteurs, ce qui permet de limiter les nuisances sonores et, d'après l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI), de réduire les émissions de gaz. Cette technique, conforme aux exigences en matière de sécurité des vols, peut être facilitée par une configuration d'espace aérien adaptée, la définition et la publication de procédures opérationnelles particulières, des actions de contrôle appropriées en temps réel ainsi que des actions de mise en configuration des avions. En France, les CDO sont réalisées par les pilotes et les contrôleurs dès lors que les conditions d'exploitation les rendent possible. Sur l'aéroport de Paris-Orly, le taux de descente continue est de plus de 30 % en configuration face à l'Est, et de 42 % face à l'Ouest. La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) travaille sur une utilisation de jour comme de nuit des descentes continues pour les arrivées à Paris-Charles de Gaulle, à l'horizon 2023. À terme, la précision du guidage satellitaire doit permettre de rendre indépendante la gestion des deux doublets de pistes, préalable à l'accomplissement des descentes continues permanentes et généralisées. Pour ce qui est des opérations en montée continue ou en anglais Continuous Climb Operations (CCO), la DGAC s'inscrit parfaitement dans le cadre des préconisations de l'OACI. Les méthodes de travail des contrôleurs de Paris-Orly permettent que le temps de vol en palier n'excède pas 0,7 minute en moyenne pour l'ensemble des vols, entre le décollage et l'altitude de croisière. Par ailleurs, la DGAC poursuit les études de « montées douces » avec l'ensemble des partenaires, compagnies, pilotes, constructeurs, contrôleurs aériens, élus et associations. Un groupe de travail, proposé à la Commission

consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport de Paris-Orly, est mandaté afin d'explorer de nouvelles méthodes de pilotage afin de réduire le bruit, en maintenant le meilleur niveau de sécurité des vols et de fluidité du trafic aérien, dans le cadre réglementaire qui s'impose aux opérations aériennes. Les études menées dans ce cadre doivent permettre de maintenir les procédures antibruit des avions jusqu'à la hauteur de 3 000 pieds (900 mètres), ce qui est conforme aux exigences de l'OACI, puis la phase d'accélération « douce » qui s'ensuit doit participer à la diminution complémentaire des nuisances sonores. Ces travaux pourraient mettre en évidence des procédures de pilotage alternatives à celles préconisées par l'OACI et les règlements européens. Le calendrier annoncé prévoit un point d'avancement à la CCE de décembre 2019 et un rapport final pour juin 2020.

## Données clés

**Auteur :** [M. Franck Marlin](#)

**Circonscription :** Essonne (2<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 20901

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** [Transition écologique et solidaire](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Date de signalement :** Question signalée au Gouvernement le 18 novembre 2019

**Question publiée au JO le :** [25 juin 2019](#), page 5794

**Réponse publiée au JO le :** [4 février 2020](#), page 916