



14ème législature

Question N° : 85629	De M. Franck Marlin (Les Républicains - Essonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > aéroports de Paris	Analyse > Orly. nuisances sonores. réglementation.
Question publiée au JO le : 21/07/2015 Réponse publiée au JO le : 20/10/2015 page : 7975		

Texte de la question

M. Franck Marlin appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, 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 les survols des communes du sud de l'Essonne par les avions à l'arrivée vers l'aéroport de Paris-Orly, en configuration de vent face à l'est. Si, dans ce secteur, les aéronefs devaient être en descente vers 1 200 mètres d'altitude, conformément au dispositif de circulation aérienne en région Île-de-France, mis en service le 17 novembre 2011, force est de constater que tel n'est pas le cas. D'ailleurs, le bilan de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) avait démontré que, sur l'année 2013, les altitudes et les tracés présentés lors du débat public n'ont pas été respectés. Cette situation ne connaît malheureusement pas d'évolution favorable, les avions traversant ce secteur à une altitude basse, inférieure au plafond de 1 200 mètres, et quasi constante en lieu et place d'une descente continue alors qu'aucune raison opérationnelle ne le justifie dans la très grande majorité des cas. S'il se réjouit que la DGAC ait fini par intégrer la notion de préservation de l'environnement dans la formation continue des contrôleurs aériens, comme l'avait demandé depuis plusieurs années le parc naturel du Gâtinais français, soutenu par de nombreux élus nationaux et locaux, les mesures pour diminuer l'impact environnemental de l'activité aérienne, que ce soit dans le domaine du bruit ou des émissions gazeuses, sont insuffisantes. Aussi il lui demande quelles dispositions seront prises afin de faire strictement appliquer les arrêtés ministériels du 5 septembre 2012, et si le Gouvernement entend sanctionner les atteintes manifestement abusives au dispositif de circulation aérienne.

Texte de la réponse

La mise en service du relèvement de 300 mètres des altitudes d'interception des ILS (instruments d'aide à l'atterrissage) des aéroports franciliens est effective depuis le 17 novembre 2011. Cette opération a concerné les trois grands aéroports franciliens, dont Paris-Orly (uniquement dans la configuration d'atterrissage « face à l'Est »). Comme indiqué dans le bulletin d'information sur le trafic en Île-de-France publié chaque trimestre par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), le taux d'interception d'ILS s'effectuant au moins à 1 200 m en configuration « face à l'Est » à Paris-Orly est passé d'environ 50 % en 2011 à 90 % en 2015. Si on ne considère que les avions qui suivent la procédure d'arrivée dite MOLBA et qui, de ce fait, survolent le sud de l'Essonne, le taux d'interception de l'ILS s'effectuant au moins à 1 200 m est d'environ 80 %. Le taux résiduel d'interception d'ILS en-dessous de 1 200 m par les avions qui suivent la procédure MOLBA s'explique pour des raisons de sécurité liées à l'intégration de ce flux d'avions dans le flux provenant de la balise de radionavigation ODILO située au sud-ouest de Paris-Orly. Le bilan général du relèvement de 300 mètres des altitudes d'interception a été réalisé par la DGAC et a été présenté en juin 2014 à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). Ce bilan est disponible sur le site internet du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Cette analyse a posteriori montre que



les nouvelles procédures sont exploitées conformément à ce qui fut illustré dans les dossiers de concertation. L'ensemble du dispositif de circulation aérienne est donc conforme aux dispositions précisées dans les arrêtés du 5 septembre 2012 ; il fait en outre l'objet d'une surveillance constante exercée par l'ACNUSA.