



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

aéroport d'Orly

Question orale n° 919

Texte de la question

M. Jacques Alain Bénisti alerte M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les nuisances sonores subies par les riverains de l'aéroport d'Orly lors des procédures d'atterrissages et de décollages sur la piste 3. Afin de répondre aux enjeux de transport aérien et conformément aux orientations du Grenelle de l'environnement, la DGAC mène, depuis août 2008, une évaluation d'approche en descente continue pour les arrivées du sud-ouest à destination d'Orly en configuration d'atterrissage face à l'est. Il ressort de cette évaluation des points très bénéfiques tant en termes de consommation de carburant que de gain sonore pour les riverains y compris sur des appareils gros porteurs. Aussi, il lui demande pourquoi cette procédure, qui maintenant a fait les preuves de ses bénéfices, n'est pas appliquée par toutes les compagnies aériennes sur la plateforme d'Orly et s'il ne serait pas envisageable de modifier la réglementation en conséquence.

Texte de la réponse

NUISANCES SONORES AUX ABORDS DE L'AÉROPORT D'ORLY

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Alain Bénisti, pour exposer sa question n° 919.

M. Jacques Alain Bénisti. Madame la secrétaire d'État chargée de l'écologie, je suis très heureux que vous représentiez ce matin le Gouvernement dans l'hémicycle, car ma question vous concerne au premier chef. Je veux en effet vous alerter sur les nuisances sonores incessantes subies par les riverains de l'aéroport d'Orly lors des procédures d'atterrissage et de décollage sur la piste 3.

Pour répondre aux enjeux du transport aérien et conformément aux orientations du Grenelle de l'environnement, la direction générale de l'aviation civile mène depuis août 2008 une évaluation d'approche en descente continue pour les arrivées du sud-ouest à destination d'Orly, en configuration d'atterrissage face à l'est. Il en ressort des points très bénéfiques, tant en termes de consommation de carburant que de gain sonore pour les riverains, y compris en ce qui concerne les appareils gros porteurs. Cette procédure permet en effet aux appareils d'effectuer une approche plus douce avec une sortie des traînées aérodynamiques la plus tardive possible. Ainsi, par rapport à une approche en palier, il a été constaté que, pour un Boeing 747 pesant quelque 260 tonnes, cette procédure permettait de réduire la consommation de carburant d'environ 600 kilogrammes, et de diminuer de 1 800 kilogrammes les émissions de CO₂. De plus, les niveaux sonores constatés sont inférieurs à ceux des appareils plus petits. Ces chiffres sont tirés du bulletin daté de juillet-août-septembre 2009 édité par la DGAC.

Madame la secrétaire d'État, pourquoi cette procédure, qui a maintenant fait les preuves de ses avantages, n'est-elle pas appliquée par toutes les compagnies aériennes sur la plateforme d'Orly ? Ne serait-il pas envisageable de modifier la réglementation, notamment celle concernant le dispositif général de circulation aérienne en région parisienne, qui remonte à près de huit ans ?

M. Jean-Frédéric Poisson. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Mme Chantal Jouanno, *secrétaire d'État chargée de l'écologie*. Monsieur le député, l'évaluation des descentes continues à Orly a débuté en août 2008 ; elle s'est révélée très concluante, tant en termes de consommation de

carburant que de gain sonore.

L'avis de la commission consultative de l'environnement d'Orly du 18 décembre 2009 sur cette procédure a été positif. Il ouvre la voie à une mise en oeuvre opérationnelle dès le printemps prochain, après l'avis de l'ACNUSA, l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.

Vous soulignez avec raison que toutes les compagnies aériennes ne sont pas encore en mesure de suivre ces procédures de descente continue. Les services du ministère sont actuellement impliqués dans la promotion de leur utilisation, afin que ces quelques compagnies puissent s'engager en ce sens. Ainsi, des incitations seront intégrées dans les publications aéronautiques, ce qui permettra, nous l'espérons, de voir progresser régulièrement le nombre de descentes continues.

Cependant, j'appelle votre attention sur le fait qu'il n'est pas possible actuellement d'imposer réglementairement un usage systématique de cette procédure. D'une part, parce qu'il faut du temps pour que les compagnies forment leurs personnels et qu'elles s'équipent et, d'autre part, parce que cette procédure nécessite que les atterrissages qui se succèdent soient plus espacés dans le temps. De ce fait, aux heures les plus chargées de la journée, imposer une descente continue à la totalité des appareils augmenterait leur temps d'attente dans le ciel, ce qui annulerait les gains escomptés en termes de carburant.

Les descentes continues constituent pour nous une réelle priorité. Dès à présent, nous voulons qu'elles deviennent systématiques en dehors des périodes de pointe, en particulier en soirée et le week-end, c'est-à-dire lorsque les riverains aspirent le plus à la tranquillité.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Alain Bénisti.

M. Jacques Alain Bénisti. Madame la secrétaire d'État, je comprends les difficultés d'application dont vous nous faites part mais je pense que l'équité doit prévaloir en la matière comme pour toute disposition réglementaires. Personne ne comprendrait que les mesures en question ne s'appliquent qu'à certaines compagnies et pas à d'autres.

Données clés

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

Circonscription : Val-de-Marne (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 919

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 janvier 2010, page 425

Réponse publiée le : 29 janvier 2010, page 635

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 19 janvier 2010