



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

aéroports

Question écrite n° 17869

Texte de la question

M. Eduardo Rihan Cypel interroge Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les dispositifs que le Gouvernement compte mettre en place pour réduire les nuisances aériennes. Il souhaite attirer tout particulièrement l'attention sur le secteur d'Ozoir-la-Ferrière, fortement exposé à ces nuisances. Si le 15 novembre 2011, la ministre de l'écologie du gouvernement précédent prenait un arrêté relatif au relèvement de 300 mètres des altitudes d'approche des aéroports parisiens, cela n'a en rien permis de traiter le problème des nuisances. Le trafic aérien s'est en effet étendu vers l'est de l'Île-de-France. Les très nombreux survols des avions, nuit et jour, et à basse altitude (70 % des mouvements aériens se font sur cette zone depuis novembre 2011), génèrent nuisances sonores et pollution auxquelles la population du secteur est de plus en plus sensible. Il lui demande donc de lui préciser ce que le Gouvernement compte entreprendre dans ce domaine, étant donné la possibilité d'un contournement de la ville par le nord.

Texte de la réponse

L'analyse des conditions de survol de la commune d'Ozoir-la-Ferrière indique que celle-ci est survolée par les avions à l'arrivée vers l'aéroport de Paris-Orly en configuration de vent face à l'ouest, configuration établie environ 60 % du temps sur une année. Dans cette configuration, la commune se situe sous la zone de régulation des vols à l'arrivée vers l'aéroport de Paris-Orly. Venant du sud-ouest et du sud-est, les avions sont en descente pour intercepter l'instrument d'aide à l'atterrissage appelé ILS. A cet endroit, deux altitudes d'interceptions de l'ILS sont utilisées : l'une à 900 mètres et l'autre à 1 200 mètres. Plus des deux tiers des interceptions de l'ILS se font à 1 200 mètres, mais en fonction de la situation, l'utilisation de l'altitude d'interception à 900 mètres peut s'avérer obligatoire, notamment pour séparer les avions d'Orly avec ceux à destination de l'aérodrome de Toussus-le-Noble ou de la base aérienne de Villacoublay. La définition d'une nouvelle procédure de circulation aérienne visant à contourner Ozoir-la-Ferrière par le nord-est pourrait être envisageable grâce aux nouveaux moyens de navigation par satellite. Néanmoins, il s'avère, après étude, qu'une telle procédure diminuerait systématiquement de moitié l'altitude de survol de la commune (de 1 200 mètres à 600 mètres) et serait in fine moins pertinente que le relèvement des trajectoires mis en oeuvre en novembre 2011. D'autres axes d'amélioration sont cependant à l'étude. Ainsi, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) vise à accroître le taux des nouvelles trajectoires interceptant à 1 200 mètres d'altitude l'axe final de descente. Ces trajectoires permettent en effet, lorsque les conditions de gestion du trafic l'y autorisent, d'éviter par le nord le survol de l'agglomération d'Ozoir-la-Ferrière. De plus, la généralisation des procédures en descente continue facilite la réduction du bruit perçu au sol et des émissions gazeuses, notamment autour d'Ozoir-la-Ferrière où des phases de vols en paliers sont toujours observées. Le taux de vols réalisant ces descentes continues était d'environ 35 % pour le quatrième trimestre 2012. Le Gouvernement a demandé à la DGAC de continuer ses efforts pour augmenter l'utilisation de ces procédures particulières.

Données clés

Auteur : [M. Eduardo Rihan Cypel](#)

Circonscription : Seine-et-Marne (8^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 17869

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [12 février 2013](#), page 1451

Réponse publiée au JO le : [23 avril 2013](#), page 4459