

# Circulation aérienne autour d'Orly et respect de l'environnement — Entretien avec Jean-Pierre Desbenoit

**CIDB** : La DGAC a développé des outils pour représenter les densités de survol. Est-il envisagé à terme de tenir compte de la fréquence des survols dans la construction des PEB et PGS ?

**Jean-Pierre Desbenoit** : Les trajectoires des avions constituent l'une des hypothèses de construction d'un PEB ou d'un PGS. Les cartes de densité peuvent contribuer à déterminer la dispersion à retenir dans la modélisation.

Si la DGAC a développé de nouveaux outils, dont notamment les cartes de densité des survols, c'est que nous estimons que, d'une manière générale, la répétition des survols participe pour une bonne part de la gêne, peut-être autant que le niveau sonore proprement dit. Pour schématiser, on peut considérer que la problématique sonore se limite au PEB et au PGS, la problématique de gêne correspondant quant à elle à un territoire bien plus étendu, correspondant de façon certaine aux zones survolées à moins de 2000 mètres d'altitude, voire dans certains cas particuliers aux zones survolées entre 2000 et 3000 mètres. D'ailleurs, dans le vocabulaire de la navigation aérienne, au terme de "riverains", s'est substitué celui de "personnes survolées". Les cartes de densité, précises à 400 mètres carrés près, sont la traduction de cette approche qui se veut centrée sur l'individu.

Si nos cartes se limitent aux seuls survols à moins de 2000 mètres, c'est que nous estimons — et c'est aussi le raisonnement de l'ACNUSA —, que cette tranche d'altitude correspond à un registre de gêne dans lequel le niveau sonore a une forte contribution. La compréhension actuelle de la gêne occasionnée par les avions ne nous permet pas aujourd'hui de savoir si vingt vols à 3000 mètres d'altitude sont plus ou moins gênants que dix vols à 2000 mètres. Se limiter à 2000 mètres, c'est aussi rester cohérents avec la réglementation qui nécessite le recours à une enquête publique dès lors que de nouvelles populations sont survolées en dessous de cette altitude.

Il faut garder à l'esprit que les cartes de densité n'ont pas vocation à être utilisées seules. Dans les études d'impact de la circulation aérienne que réalise la DGAC, les indicateurs utilisés sont fonction du registre de gêne exprimé par les populations concernées. Les cartes des trajectoires et altitudes de survol, les cartes des densités de survol, les modélisations de l'impact sonore validées par des mesures *in situ*, tous ces outils cartographiques nous permettent aujourd'hui de mener des études prenant davantage en compte le ressenti des personnes. Le dernier né de cet arsenal d'évaluation de l'impact, c'est une carte des densités de survol qui intègre les niveaux de bruit : nous serons très bientôt capables de représenter les zones où, par exemple, le niveau sonore 75 décibels serait atteint plus de trente fois par jour.

**CIDB** : Certains élus ou riverains prônent la dispersion des trajectoires au départ une fois la procédure initiale antibruit achevée, afin de « diluer » l'empreinte sonore plutôt que de la concentrer. Que vous inspire cette proposition ?

**Jean-Pierre Desbenoit** : Favoriser la concentration ou la dispersion des aéronefs au nom de l'intérêt général est un

débat difficile qui nécessite une réponse politique. En tout état de cause, sur le plan du contrôle aérien, la concentration ou la dispersion des vols est guidée par des considérations opérationnelles et techniques.

Dans les phases de départ initial, la dispersion des vols répond aux risques de rattrapage des aéronefs du fait de la disparité de leurs performances et facilite la rejointe des points de sortie de la TMA<sup>4</sup>. De même, dans les phases d'approche intermédiaire (en amont de l'interception de l'axe de piste), le guidage radar, nécessaire pour assurer un écoulement sûr et efficace du trafic aérien, conduit à une forte dispersion latérale.

A contrario, la gestion de l'interaction entre les flux d'arrivée et les flux de départ nécessite de concentrer les flux des aéronefs en approche initiale. Les techniques modernes de navigation, avec l'introduction de la RNAV et bientôt de la P-RNAV, y contribuent fortement, et accentuent cette concentration. Le flux des arrivées en provenance du sud-est, en configuration de vent d'est à Orly, en est un bon exemple.

**CIDB** : Avec le nouvel organigramme de l'Aviation civile, la direction des services de la navigation aérienne voit ses prérogatives en matière de protection de l'environnement renforcées. Quels sont les principes sur lesquels se basent les décisions d'aménagement des procédures de circulation aérienne ?

**Jean-Pierre Desbenoit** : Dans certains cas, l'exploitation habituelle de la plateforme pose des problèmes pour lesquels les services de la navigation aérienne sont amenés à proposer des solutions. Soit l'on conserve les zones de survols actuelles, en jouant sur la seule verticalité pour améliorer la situation (en faisant évoluer les avions plus haut) ; soit l'on travaille dans l'horizontalité, c'est-à-dire le transfert de nuisance, auquel cas, en cas de survols inférieurs à 2000 mètres, l'on rentre dans le domaine de l'enquête publique.

Ces deux situations ne relèvent pas du même registre de durée : dans le premier cas, une solution peut être appliquée en trois, six ou neuf mois ; l'enquête publique, elle, prend de deux à trois ans. De surcroît, le décalage d'un flux de trajectoires fait appel à des choix de société qui relèvent de la décision politique et pour lesquels la DGAC n'a pas de légitimité à se prononcer. Le positionnement de l'ACNUSA sur ces questions repose sur le principe que le nombre de personnes impactées par une procédure est un élément clé du processus de décision.

La DGAC a compétence pour étudier la faisabilité technique et opérationnelle d'une procédure, déterminer l'impact de la circulation aérienne, statuer sur le niveau de sécurité de la procédure et tirer les éventuelles conséquences sur la capacité d'écoulement du trafic. Mais, dès lors que la sécurité et la fluidité sont garanties, que le bilan des populations survolées a été établi, il n'appartient pas à la DGAC d'arbitrer entre une procédure et une autre.

<sup>4</sup> TMA : région de contrôle terminale qui permet de protéger les trajectoires de départ et d'arrivée d'une région aéroportuaire.

En tant que fonctionnaires d'Etat, nous avons bien sûr un certain sens de l'intérêt général, mais c'est quand même au politique, au sens noble et large du terme, auquel incombe la décision finale. Enfin, il ne faut pas oublier qu'avec le processus de "Ciel unique européen" qui se met en place, la suprématie des normes est de plus en plus prononcée. L'objectif de ce vaste travail de réécriture du règlement de la navigation aérienne est de réduire au minimum les procédures dérogeant à la réglementation internationale OACI. Par exemple, concernant les interceptions du plan de descente, l'OACI a défini clairement les pentes et les segments d'alignement, termes que la réglementation française reprend à la lettre. Les textes européens, quant à eux, vont dans le même sens, et suivent une logique de suppression des disparités réglementaires entre territoires. Cela va dans le sens d'une plus grande sécurité.

**CIDB : Quelle est selon vous la capacité maximale de la plateforme aéroportuaire d'Orly ?**

**Jean-Pierre Desbenoit :** Je ne partage pas cette vision d'Orly qui consisterait à n'y voir qu'un « demi-Roissy » en termes de capacité. La vraie différence de fond entre Orly et CDG, c'est qu'à Orly, 95% des mouvements sont à destination ou en provenance du Sud. Les 220 000 mouvements par an actuels d'Orly sont donc à rapprocher des 260 000 mouvements du trafic sud de Roissy.

Par ailleurs, mis à part le décalage vers le Sud des arrivées face à l'Ouest intervenu en mars 2002, la structuration de la configuration face à l'Est remonte, elle, à de nombreuses années. Si, aujourd'hui, l'on devait construire un nouvel aéroport, on procéderait autrement. Cette situation oblige à des choix stratégiques tels que faire passer les départs face à l'Est au-dessus des arrivées, ce qui cantonne le flux des arrivées à des altitudes forcément basses. Aucune alternative simple n'existe, seul un bouleversement complet permettrait de faire évoluer ce dossier, ce qui, politiquement parlant, ne semble pas la meilleure solution.

On assiste actuellement à l'extinction d'une proportion importante des avions bruyants, qui sont en activité depuis trente ans, tels que les 747-200 et 747-300. Concernant la part de l'acoustique dans le ressenti de la gêne, c'est là une amélioration indiscutable.

La capacité d'un aéroport est la somme de capacités élémentaires. Certains aéroports sont limités par la capacité du parking voiture, d'autres par la capacité de l'aérogare, du parking avions – c'est le cas de Nice –, par la capacité des pistes, par l'espace aérien proche, ou par l'espace aérien lointain. Au sein de la DGAC, nous essayons de développer une notion de capacité durable, qui intègre la capacité environnementale dans les capacités élémentaires. Il faut donc pouvoir dire quelle est la limite pour l'humain.

Aujourd'hui, la capacité environnementale d'Orly est fixée par un texte réglementaire : l'arrêté du 6 octobre 1994, qui plafonne cette capacité à 250 000 créneaux horaires. En tant que prestataires de la navigation aérienne, nous tiendrons compte du volume d'activité qu'auront décidé les politiques.

**CIDB : Que peut-on attendre de la descente continue en tant que procédure à moindre bruit pour Orly ?**

**Jean-Pierre Desbenoit :** La CDA (pour *continuous descent approach*), ou approche à descente continue, est un concept qui est étudié sur de nombreux aéroports dans le monde. Ce type de procédure à moindre bruit peut être avantageusement appliqué à Orly, notamment pour les arrivées face à l'Est.

Il est cependant essentiel de noter qu'il n'existe aucune définition réglementaire de la CDA, et même aucune définition reconnue de tous. La France a développé deux types de procédure CDA : la descente lisse et la descente continue.

La *descente lisse* consiste à recommander au pilote de respecter une pente de descente publiée (environ 5 %) lorsque le contrôleur l'autorise à descendre en approche initiale. Cette procédure est utilisable de jour comme de nuit. Les publications concernent aujourd'hui les arrivées sud-ouest à CDG en face à l'Est ainsi que les arrivées sud-ouest et sud-est à Orly en face à l'Est. La publication aéronautique relative à cette dernière procédure (arrivées MOLEK) est intervenue le 28 octobre 2004 ; un bilan sera établi après 6 mois d'exploitation. Le principe de cette procédure serait de partir du point MOLEK à une altitude de 1800 m et de descendre à 1300 m progressivement, avec une pente comprise entre 5,5% et 5%.

La *descente continue* consiste, quant à elle, à délivrer une autorisation d'atterrissage lorsque le pilote est encore à une altitude d'environ 3000 mètres. Le pilote est alors entièrement responsable de la conduite de son vol, l'objectif étant que le contrôleur n'intervienne pas sur la trajectoire de cet avion. A cette fin, le contrôleur devra simplement garantir en amont que l'espacement minimal réglementaire sera assuré pendant toute la durée de cette procédure à descente continue. Il est nécessaire pour cela de majorer l'espacement, au début de l'approche (la norme minimale est en réalité multipliée par 5). De ce fait, elle n'est réalisable que par faible trafic, soit de nuit.

Les gains acoustiques moyens sont de l'ordre de 5 dB à des distances comprises entre 20 et 50 km du seuil de piste.

**CIDB : Par vent léger, les procédures vent arrière, permettant de privilégier une configuration moins pénalisante, ne sont pas adoptées en région parisienne, contrairement à Bâle et à Nice. Quelles seraient les conditions d'application de procédures vent arrière à Orly, et notamment quelles sont les possibilités de configuration inverse entre Orly et CDG ?**

**Jean-Pierre Desbenoit :** Le changement de configuration d'atterrissage est une opération très complexe à mettre en œuvre. Elle l'est d'autant plus que les flux de plusieurs grandes plates-formes aéroportuaires cohabitent dans le ciel francilien. Elle s'opère généralement par période de faible trafic. Par vent calme, on privilégie la configuration qui est susceptible, en fonction des prévisions météorologiques, d'être utilisée ultérieurement.

Même si le nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne permet de gérer plus efficacement les configurations inverses entre Paris-CDG et Orly (face à l'Ouest pour la première et face à l'Est pour la seconde, ou réciproquement), il n'en demeure pas moins, que ce type de situation reste très complexe à gérer et doit demeurer exceptionnel.

**CIDB : Les sanctions pour les compagnies sont souvent jugées insignifiantes par certaines associations ou élus. Qu'en pensez-vous ?**

**Jean-Pierre Desbenoit :** Sur 2003, le bilan des propositions d'amende de la Commission nationale de prévention des nuisances fait apparaître 40 infractions pour un montant de 388 000 € (soit une moyenne de 9700 € par infraction) ce qui ne peut pas être considéré comme insignifiant. C'est l'ordre de grandeur de l'économie d'un vol.

Par ailleurs, l'intégration de l'environnement est un changement de culture qui s'inscrit forcément dans le temps. C'est la raison pour laquelle la DGAC favorise des démarches de type code de bonne conduite, engagements contractuels, ou points de contrôle factuels. Il s'agit de favoriser la mise en place d'un processus de retour d'expérience et d'actions correctrices auprès des acteurs qui, éventuellement, ne joueraient pas le jeu environnemental. Au nombre des actions correctrices figure la publication d'arrêté de restrictions. Enfin, il faut garder à l'esprit que la dispersion inhabituelle d'un avion dans le plan latéral ou vertical ne signifie pas que ce vol est en infraction.

Pour finir, sur le plan juridique, une infraction ne peut être constatée que sur la base d'un texte réglementaire dûment publié et porté à la connaissance des usagers par la voie légale (journal officiel) et la voie de l'information aéronautique (publication aéronautique). Par exemple, les avions à hélice ne sont pas en infraction lorsqu'ils effectuent leur virage avant les 4,5 miles nautiques en départ face à l'Est.

**CIDB : Certains observateurs dénoncent le fait qu'Orly serait l'un des derniers aéroports européens où sont encore en activité des avions les plus bruyants du chapitre 3. Où en est l'action consistant à retirer les gros porteurs bruyants ?**

**Jean-Pierre Desbenoit :** Il convient de noter que l'aéroport d'Orly bénéficie d'un couvre-feu. Les restrictions d'utilisation des aéroports par les avions les plus bruyants du chapitre 3 visent essentiellement des périodes nocturnes (23h-6h). Pour autant, le retrait progressif des avions les plus bruyants du chapitre 3 à CDG, qui s'effectue dans le cadre d'une directive européenne très contraignante (progressivité de 20 % par an, pas de généralisation de telle mesure à l'ensemble des plates-formes aéroportuaires, ...), devrait également bénéficier à Orly.

**Jean-Pierre Desbenoit est adjoint au chef de la mission environnement à la Direction des services de la navigation aérienne (Direction générale de l'aviation civile).**