

# ELEMENTS DE CADRAGE

Séance du 5 juin 2023  
N° 2023 / 18

**Objet : projet de descente continue en approche de l'aéroport de Paris – Orly en configuration face à l'ouest**

Vu le dossier de concertation préalable concernant la première phase du projet de procédures dit « PBN to ILS » mis à la disposition du public par l'administration de l'aviation civile pour une durée d'un mois, du lundi 15 mai 2023 au jeudi 15 juin 2023 ;

Vu l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments ;

Vu le règlement européen 2017/373 du 1er mars 2017 modifié par le règlement européen 2020/469 du 14 février 2020 pour ce qui concerne la fourniture des services de conception des procédures de vol aux instruments, permettant de transposer certaines dispositions de l'Annexe 11 à la Convention relative à l'aviation civile internationale portant sur le service de conception de procédures de vol aux instruments ;

Considérant que cette première phase du projet de procédures dit « PBN to ILS » permettra à l'aéroport de Paris – Orly de rejoindre les standards des taux de descentes continues communément rencontrés sur les autres grands aéroports européens ;

Considérant qu'il y aura une réduction substantielle des émissions sonores du fait de la minimisation des paliers (réduction de la gestion des manettes de gaz), bénéfique pour la part des populations exposées au bruit aérien, d'une réduction de la consommation de carburant et, par voie de conséquence, une baisse des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants locaux ;

L'Autorité de contrôle retient l'intérêt global du projet mais relève qu'il existera deux catégories différentes de populations qui seront moins bénéficiaires que les autres, à savoir :

- Celles qui habitent, étudient ou travaillent sous le dernier segment de la descente au-delà du FAP. Ces populations n'auront pas de bénéfice du projet lui-même alors que ce sont elles qui sont les plus impactées par les nuisances sonores. Si le projet n'apportait pas, par lui-même, de réduction des impacts du bruit sur le territoire situé après le point FAP, sa mise en œuvre devrait permettre aux compagnies aériennes de prendre des mesures opérationnelles de nature à réduire les nuisances sonores durant la dernière phase du vol. Il devrait en effet être possible de s'accorder, par exemple, sur l'altitude minimale et maximale de sortie des trains d'atterrissage.

- Celles qui habitent sous les points de concentration du trafic (points de navigation WEP), situés plus en amont mais avec plus d'avions. S'il est admis que les aéronefs qui seront, en amont du FAP, plus hauts qu'ils ne le sont avec la procédure de guidage radar et qu'ils seront à régimes moteurs moindres, l'Autorité de contrôle sera attentive à ce que l'opérateur national de la navigation aérienne (direction des services de la navigation aérienne) démontre dans l'étude d'impact de la circulation aérienne que cette nouvelle procédure de navigation satellitaire n'engendrera pas de nuisances sonores supplémentaires pour les populations survolées, notamment aux points de convergence.

L'Autorité de contrôle invite l'administration de l'aviation civile à mettre en place avant le démarrage de l'expérimentation une campagne mobile de mesure du bruit aérien sur les territoires situés sous les trajectoires du projet, dans le but d'objectiver les réductions des nuisances escomptées par cette première phase du projet PBN to ILS pour l'aéroport de Paris - Orly pour les atterrissages en configuration face à l'ouest.

Elle invite également l'administration à étudier la question de la compensation des nuisances qui ne pourraient être ni supprimées, ni réduites de manière significative, pour les collectivités et les populations concernées. Il s'agit d'une part des territoires pour lesquels le projet PBN to ILS ne changera quasiment pas la situation, en clair ceux situés en aval du FAP, et d'autre part des territoires situés sous les nouvelles trajectoires et leurs points de convergence. Les économies de carburant générées par la généralisation des approches en descente en continue permettent d'envisager une certaine redistribution de ces économies sur les territoires qui resteront les plus impactés et/ou les moins bénéficiaires de ce projet.

Il importe que l'administration de l'aviation civile crée les conditions de la réussite de ce projet.



Le président  
Gilles Leblanc