



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

ETUDE TECHNIQUE

ANALYSE COMPARATIVE DES SURVOLS DE LA
COMMUNE DE MARLY-LE-ROI (78)

Novembre - 2024

I.	Carte de situation des survols et récapitulatif de l'échantillonnage	2
II.	Configuration Face à l'Ouest.....	6
A.	Répartition temporelle des survols	6
B.	Répartition spatiale des survols	8
C.	Observations	9
III.	Configuration face à l'est.....	10
A.	Répartition temporelle des survols	10
B.	Répartition spatiale des survols	12
C.	Observations	14
IV.	Conclusion	15
V.	Pour en savoir plus	16

CONTEXTE

Le pôle technique de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) a réalisé une analyse comparative des trajectoires des aéronefs au-dessus de la commune de Marly-le-Roi située dans le Nord-Est du département des Yvelines. Cette analyse concerne les périodes des mois de septembre 2019, 2022 et 2023. Les données sont issues du système de traitement radar de la région Île-de-France¹. L'analyse objective les survols d'un endroit et d'un moment donné, offre une comparaison de périodes similaires, et permet ainsi de pouvoir apprécier l'évolution des conditions de survols d'un territoire.

Les avions décollant et atterrissant face au vent, l'orientation de ce dernier a un impact sur les survols de la commune. De fait, dans chaque cas, les configurations face à l'Ouest et face à l'Est ont été étudiées à partir de plusieurs diagrammes créés par extractions statistiques : le nombre de survols journaliers, le nombre moyen de survols par configuration, les aéroports de destination et de départ par configuration, la répartition horaire des survols par configuration et enfin la répartition en altitude par configuration.

Une carte de situation est jointe à l'étude pour la représentation des trajectoires selon le type de mouvement (départ, arrivée) et le(s) aéroport(s) concerné(s).

L'échantillonnage exclut les jours orageux² non représentatifs de la situation moyenne de survol. Les statistiques fournies concernent uniquement l'emprise de la commune, les moyennes d'altitudes de survol sont données en mètres (m) par rapport au niveau de la mer. Elles ont été calculées sur l'ensemble de la surface et constituent à ce titre une estimation de l'altitude réelle de l'avion (les altitudes évoluant entre l'entrée et la sortie de l'aéronef de la zone d'étude). Les horaires sont donnés en heure locale.

I. CARTE DE SITUATION DES SURVOLS ET RECAPITULATIF DE L'ÉCHANTILLONNAGE

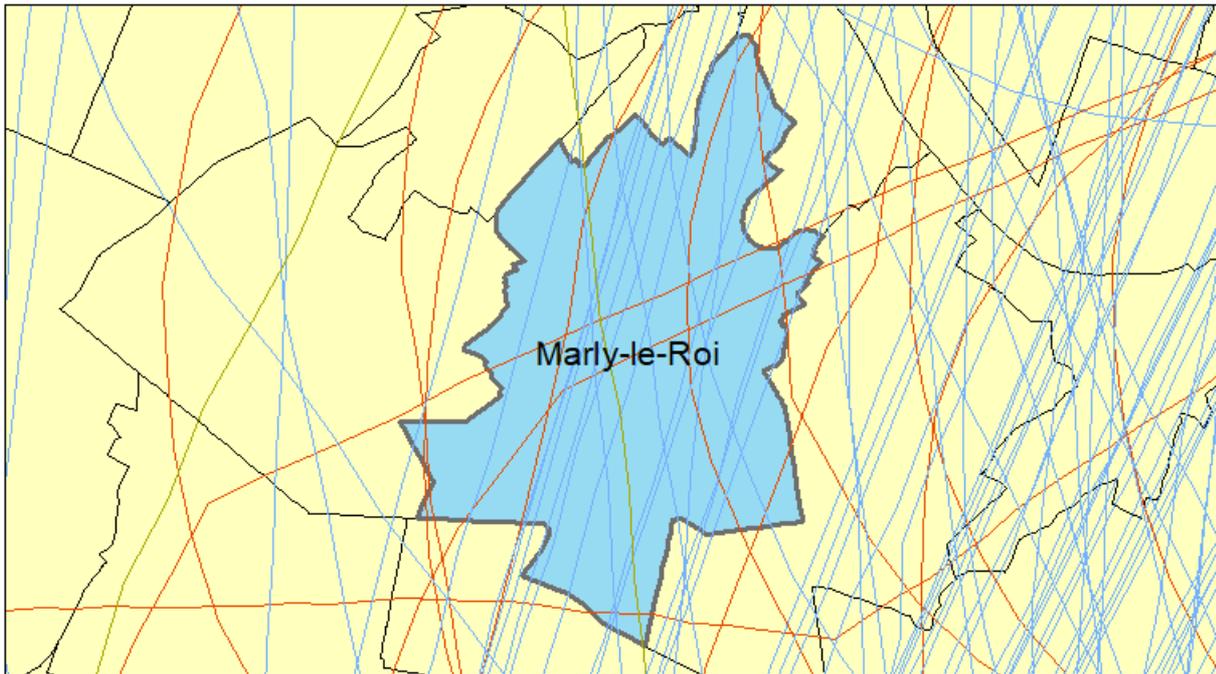
Survols de la zone d'étude (journée type)

- Au départ de Roissy CDG
- A l'arrivée à Roissy CDG
- Marly-le-Roi
- Au départ d'Orly
- A l'arrivée à Orly
- Au départ du Bourget
- A l'arrivée au Bourget

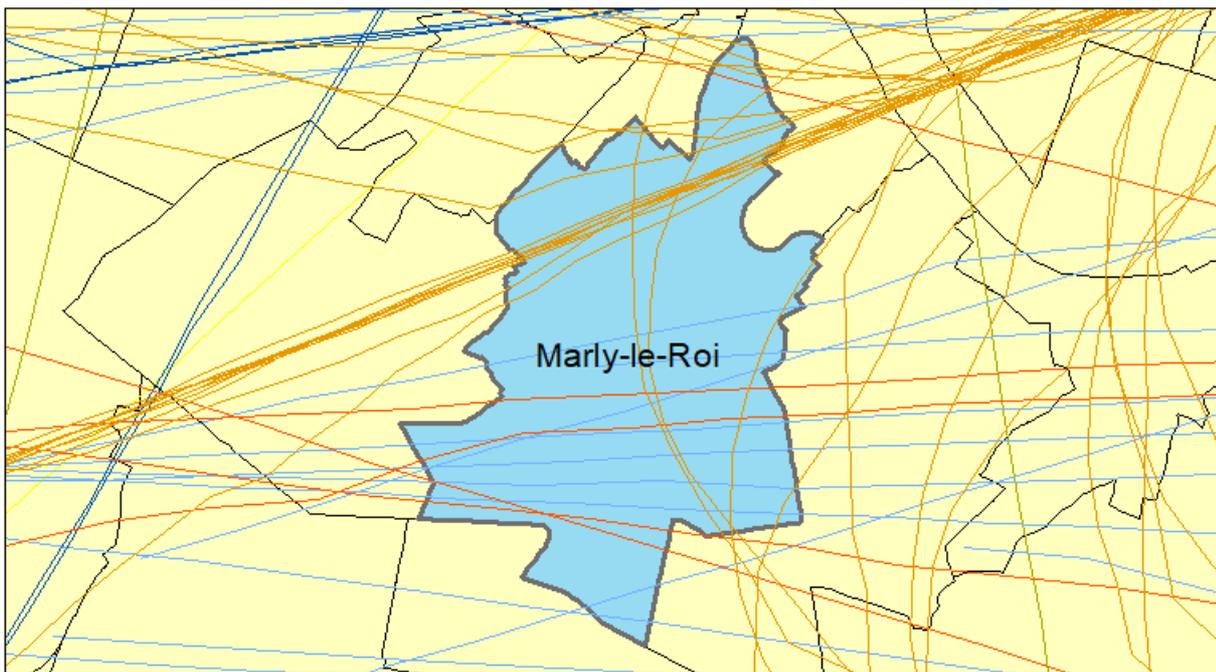
0 0,5 1 2 km

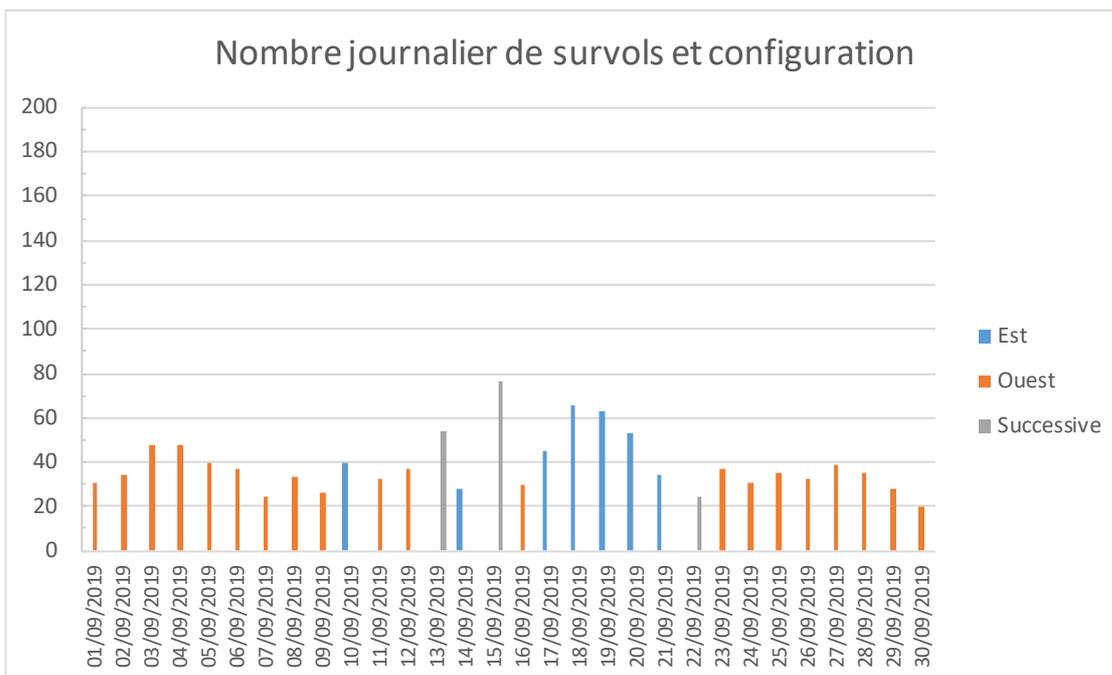
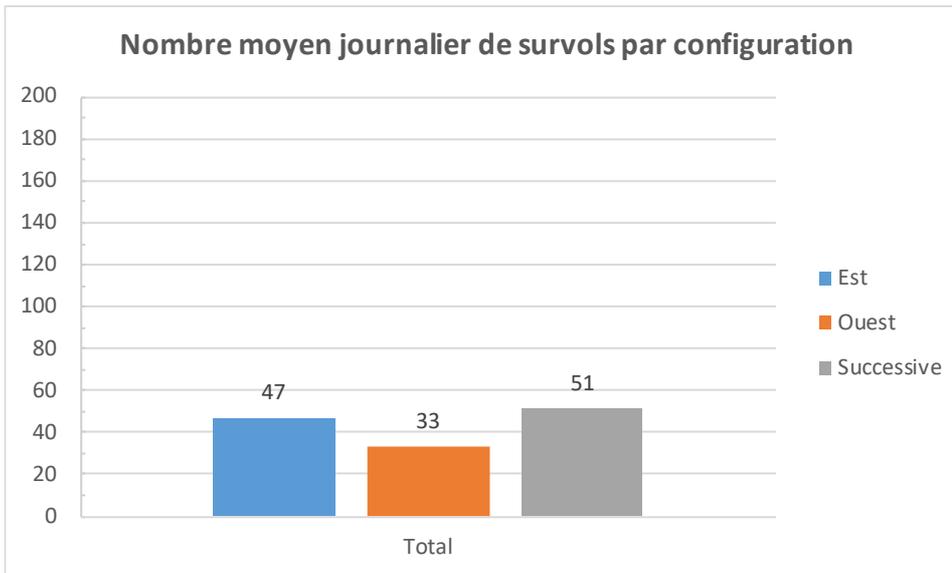


Configuration Ouest (23/09/2023)

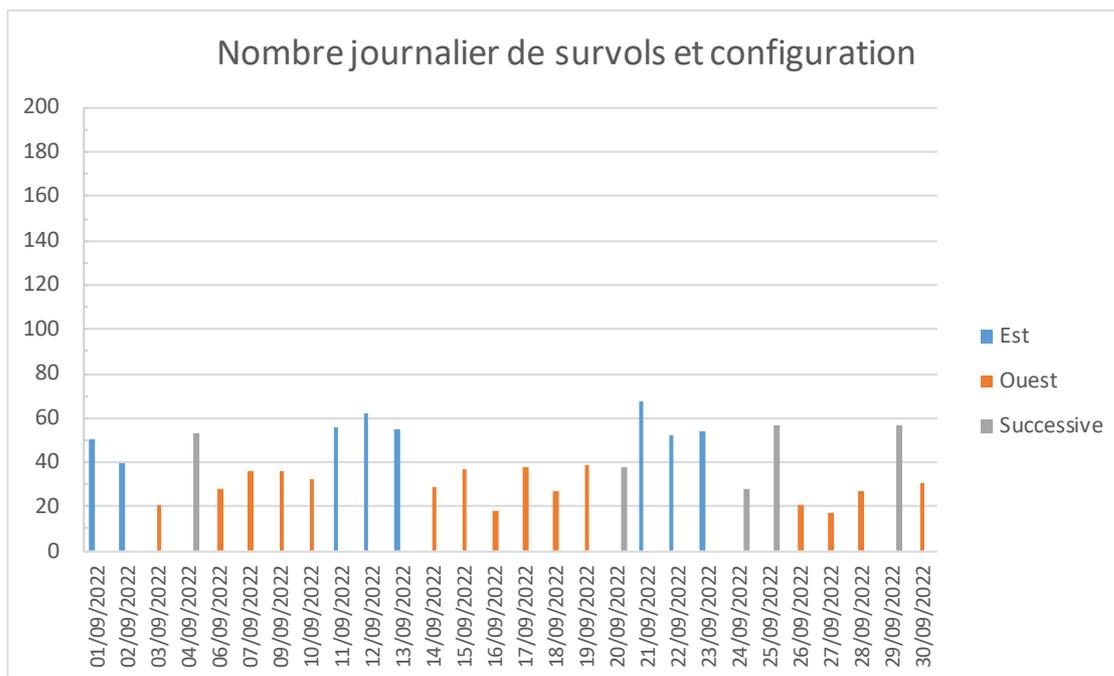
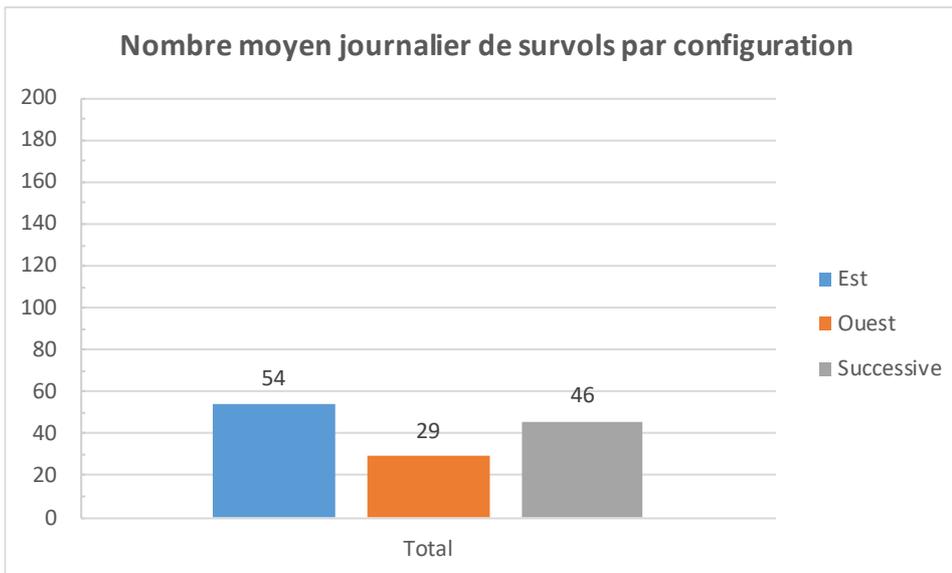


Configuration Est (16/09/2023)

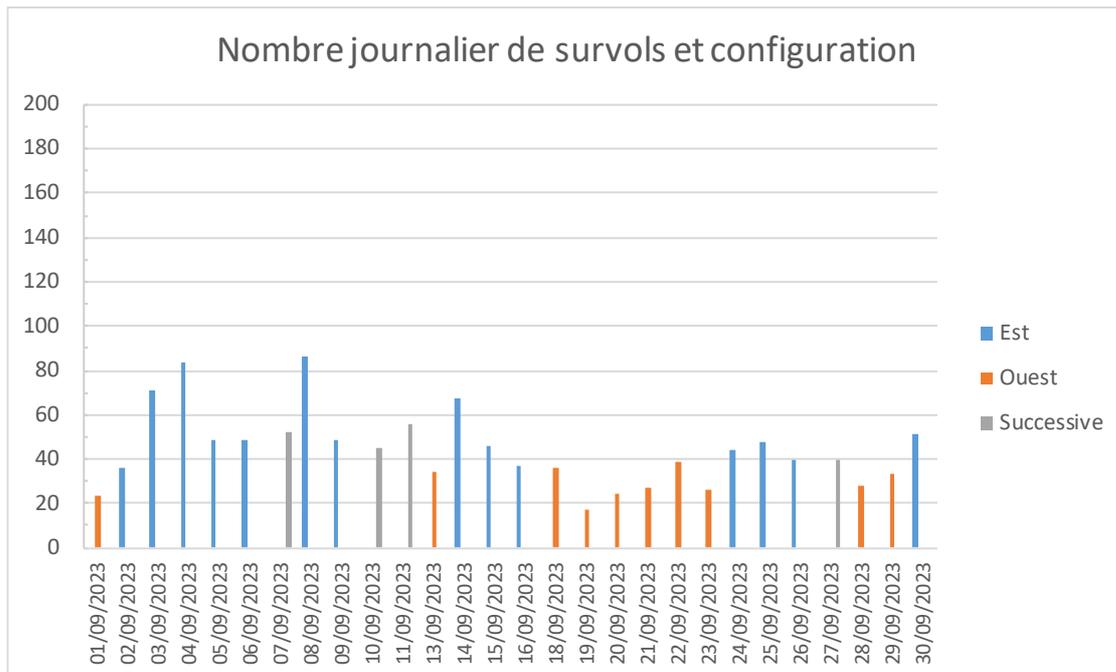
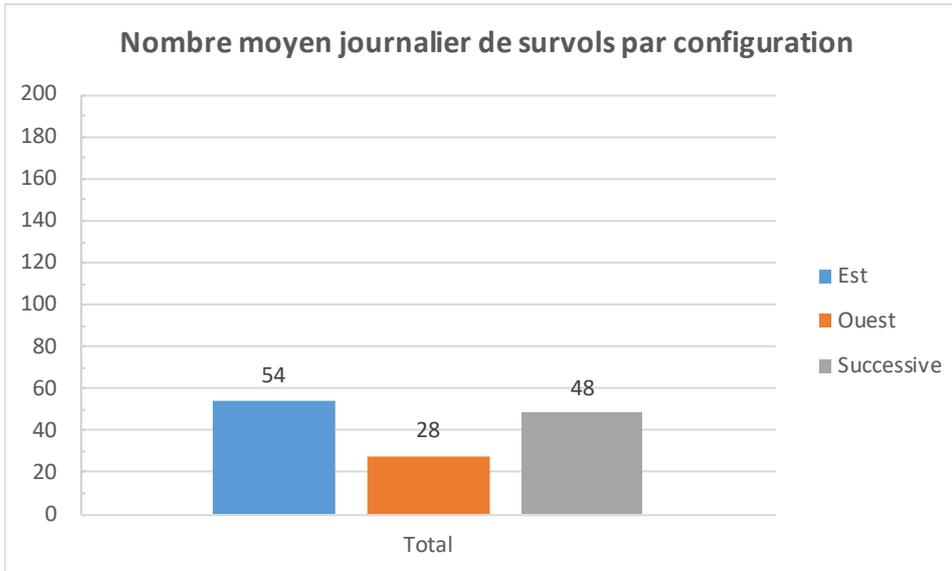




Le champ « Successive » renvoi à la moyenne du nombre de survols des jours où moins de 80% des survols se sont effectués en configuration Ouest ou en configuration Est.



Le champ « Successive » renvoi à la moyenne du nombre de survols des jours où moins de 80% des survols se sont effectués en configuration Ouest ou en configuration Est.



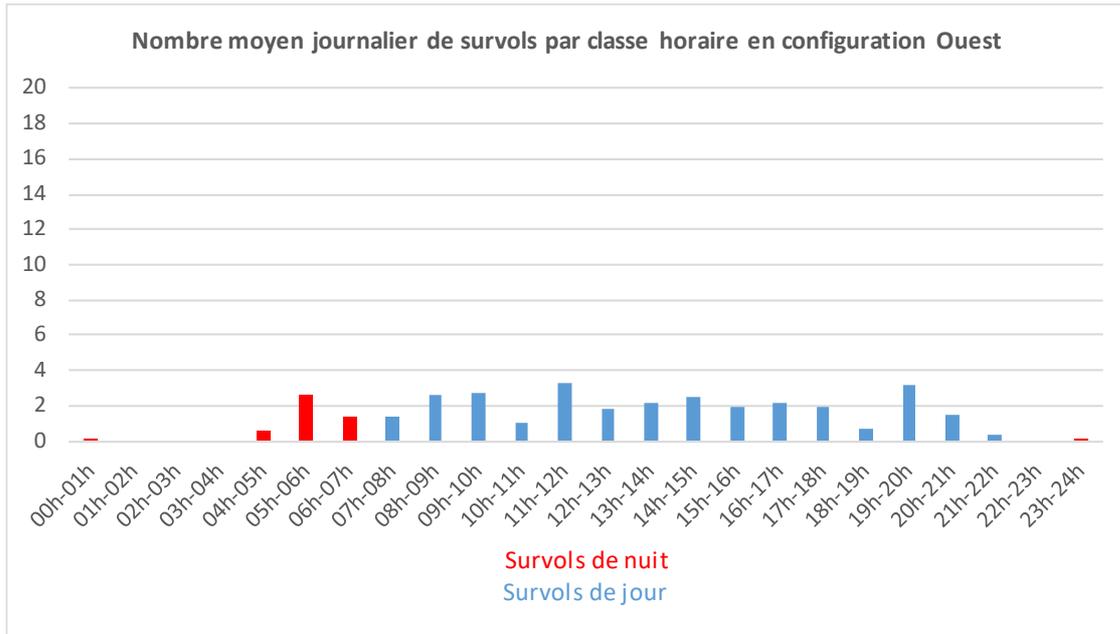
Le champ « Successive » renvoi à la moyenne du nombre de survols des jours où moins de 80% des survols se sont effectués en configuration Ouest ou en configuration Est.

II. CONFIGURATION FACE A L'OUEST

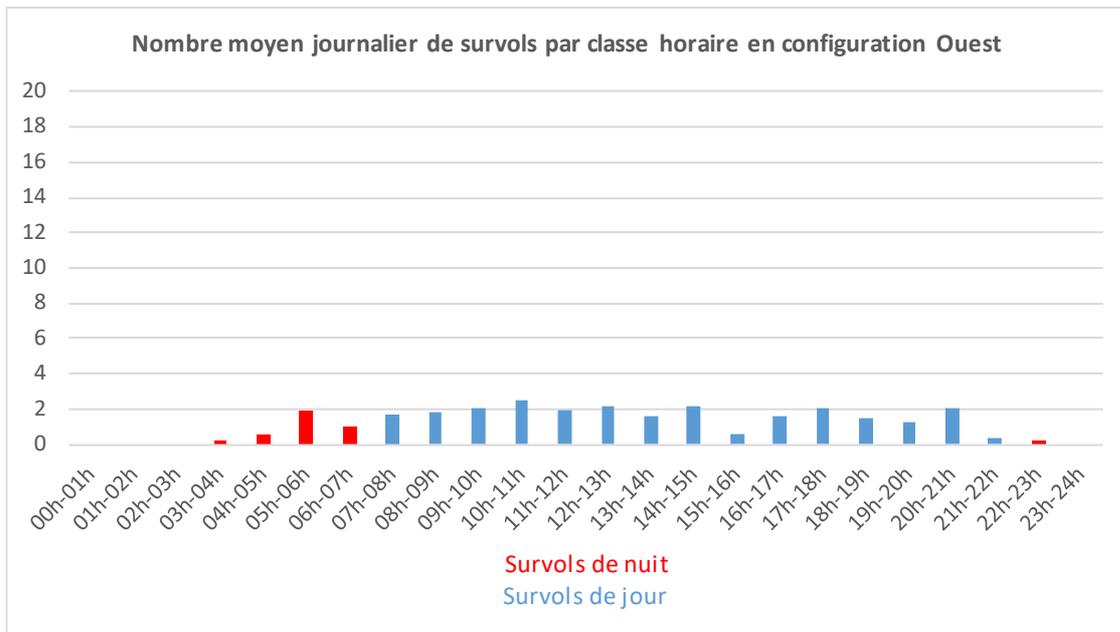
Les diagrammes ci-après identifient les survols en configuration Ouest au cours des mois de septembre 2019, 2022 et 2023.

A. REPARTITION TEMPORELLE DES SURVOLS

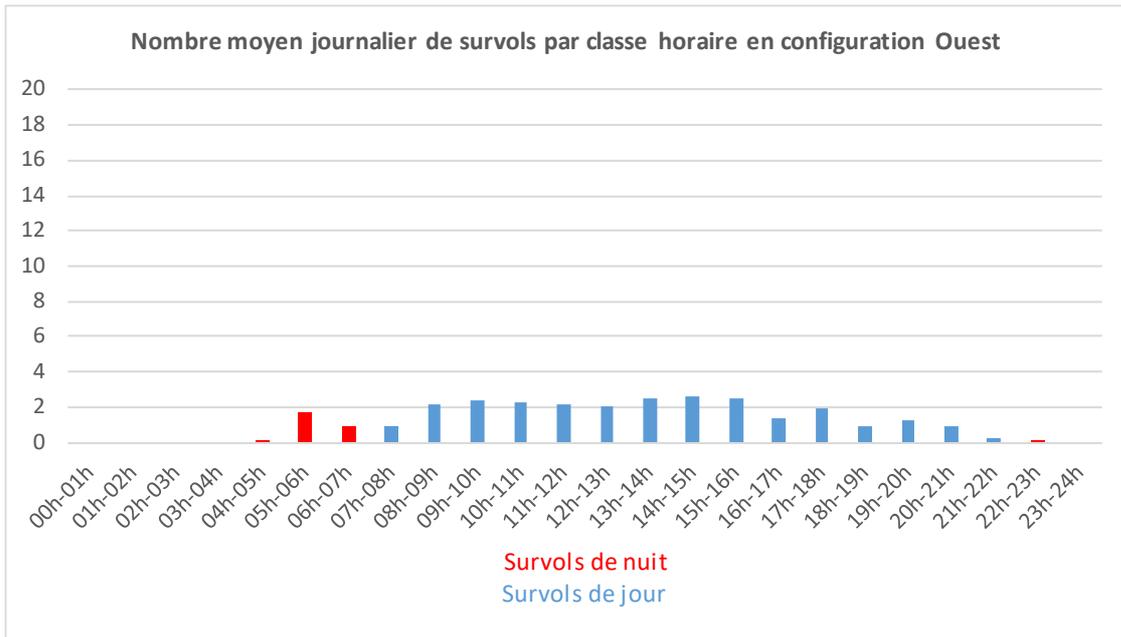
1. SEPTEMBRE 2019



2. SEPTEMBRE 2022

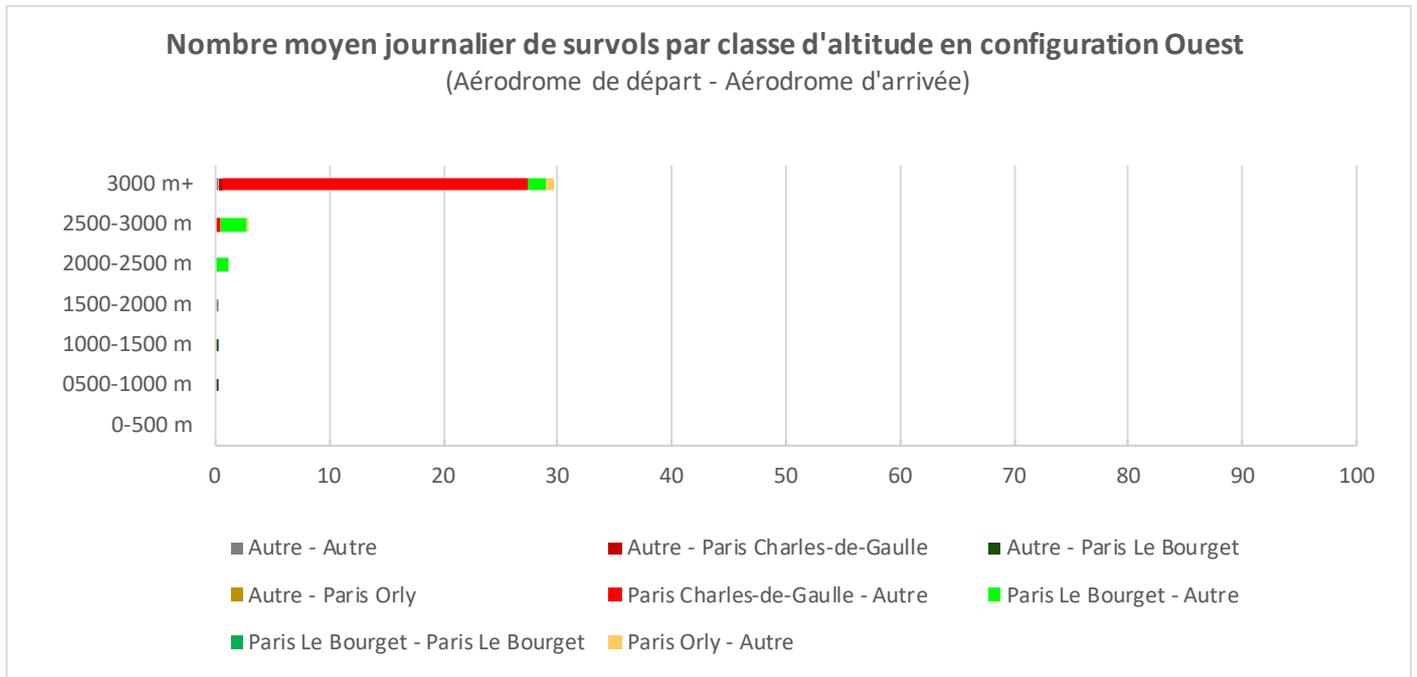


3. SEPTEMBRE 2023

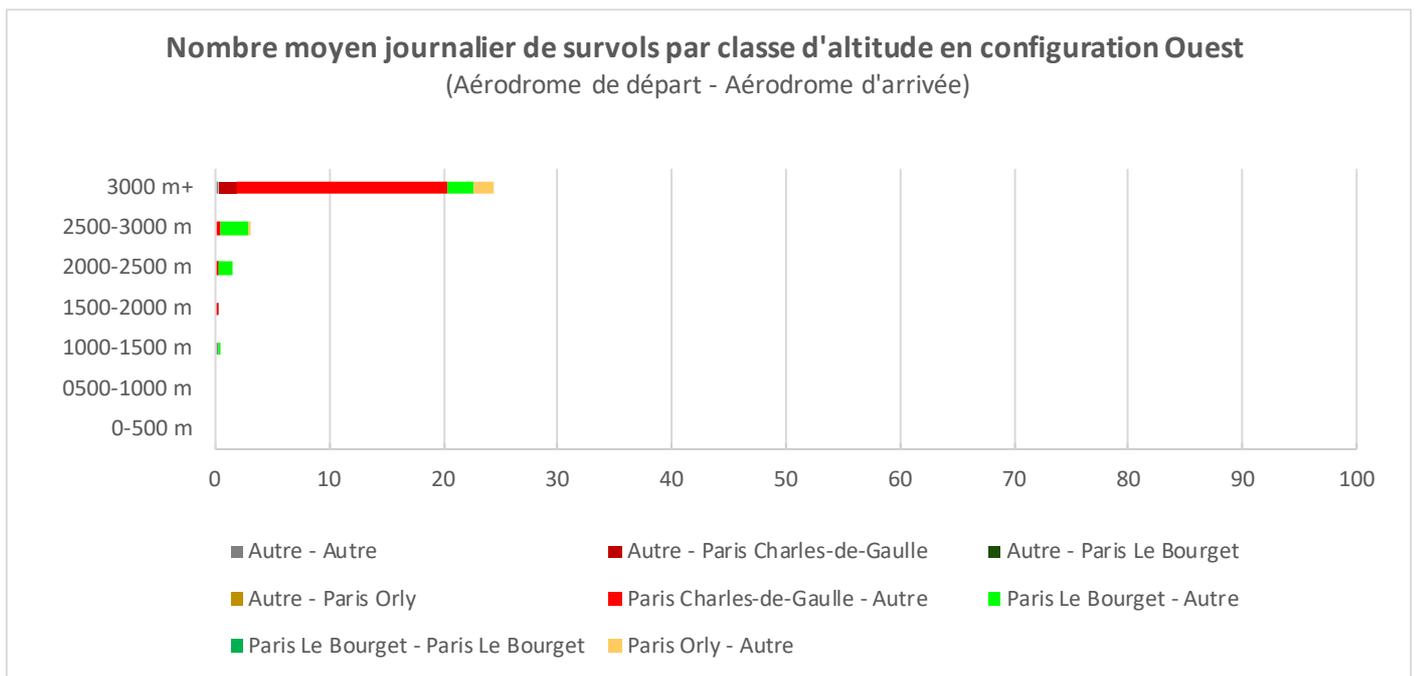


B. REPARTITION SPATIALE DES SURVOLS

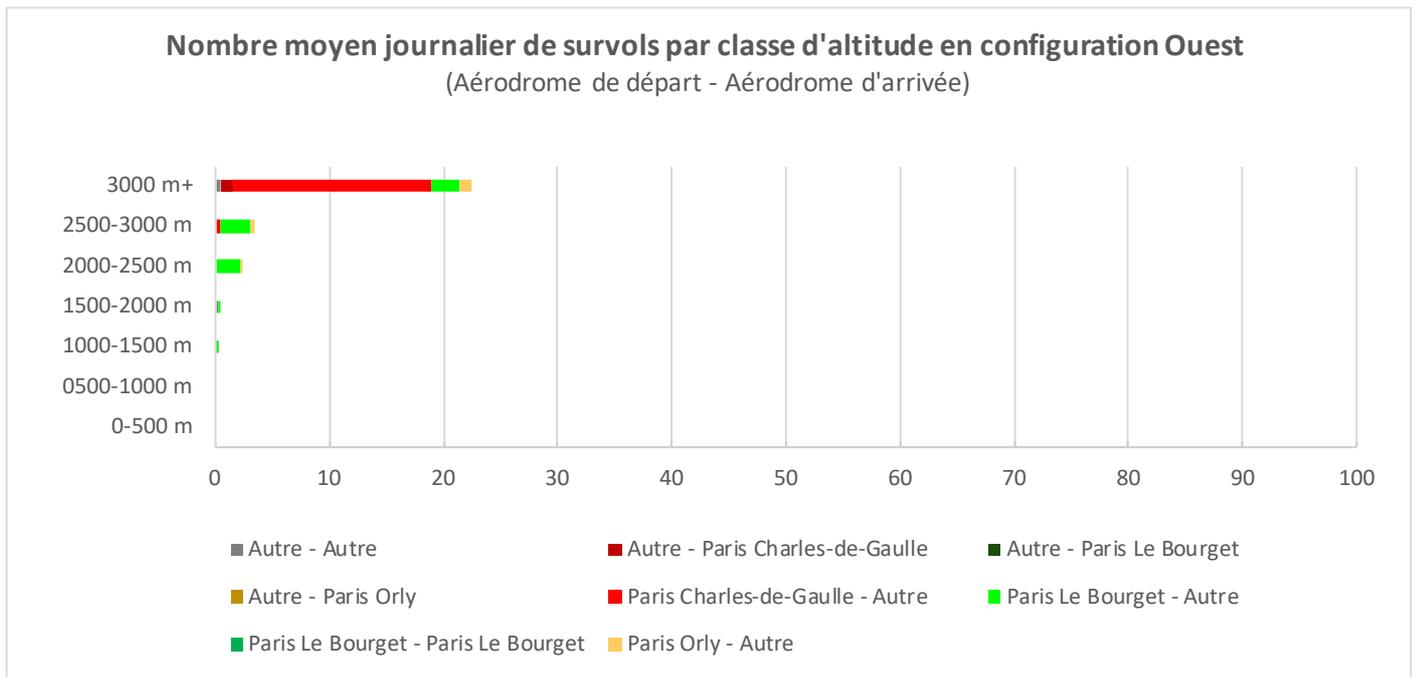
1. SEPTEMBRE 2019



2. SEPTEMBRE 2022



3. SEPTEMBRE 2023



C. OBSERVATIONS

En configuration Ouest, les diagrammes montrent que le trafic aérien au-dessus de la commune est essentiellement lié :

- A des survols d'aéronefs en phase de décollage depuis l'aéroport de Paris – Le Bourget évoluant selon une trajectoire pour la plupart en ligne droite à des altitudes comprises entre 500 et 2500 mètres d'altitude.
- A des survols d'aéronefs en phase de décollage depuis Paris – Charles-de-Gaulle et évoluant selon une trajectoire en ligne droite parcourant la commune du Nord au Sud à des altitudes comprises entre 2500 mètres et plus de 3000 mètres.

Il n'y a pas de variation significative dans la répartition des altitudes moyennes de survols au cours des trois années étudiées.

Le nombre moyen de survols journaliers est de 33 en septembre 2019, 29 en septembre 2022 et 28 en septembre 2023.

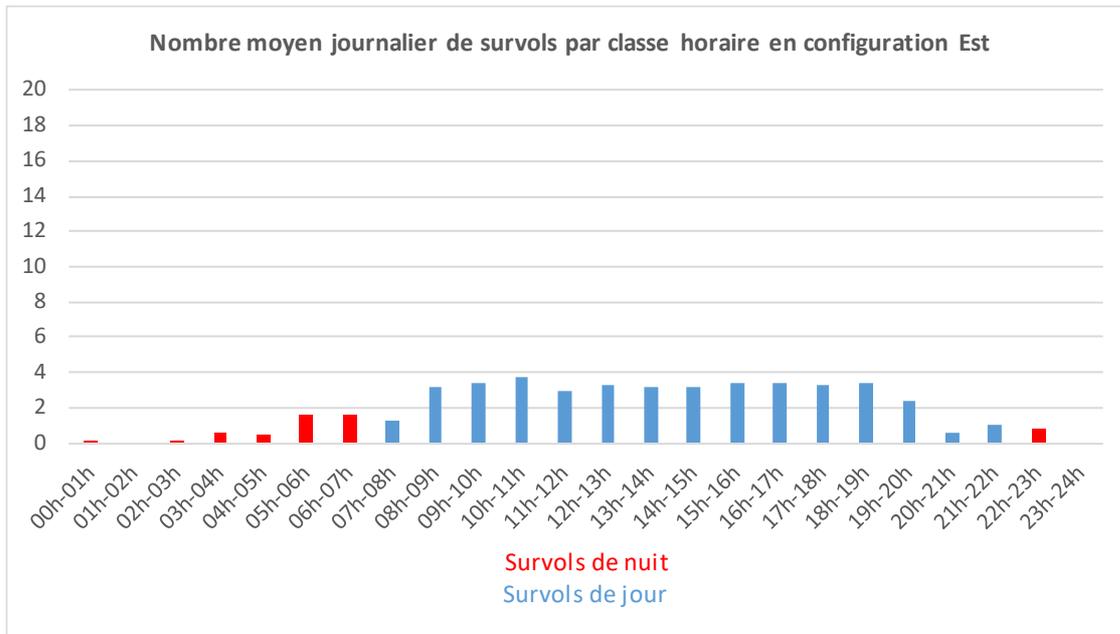
La répartition du nombre moyen de survols sur les horaires de la journée a connu peu de changement notable sur les mois de septembre 2019, 2022 et 2023. Concernant les survols de nuit, nous sommes à moins de 3 survols par heures et en journée moins de 4 survols par heures. Il n'y a pas de pic significatif du nombre moyen de survols journaliers quel que soit le mois étudié.

III. CONFIGURATION FACE A L'EST

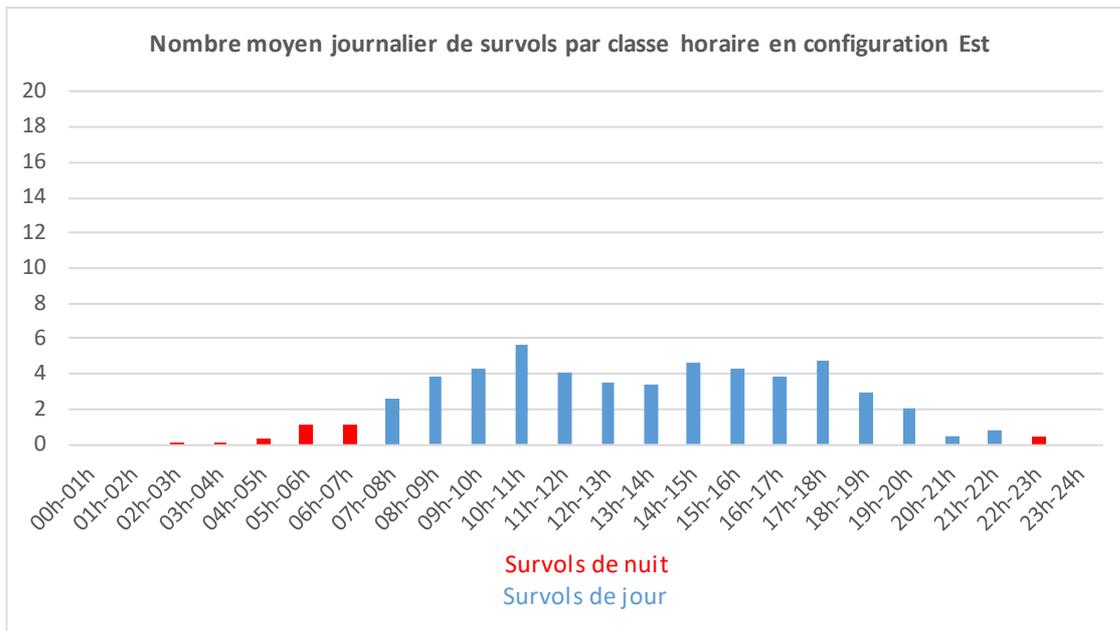
Les diagrammes ci-après identifient les survols en configuration Est au cours des mois de septembre 2019, 2022 et 2023.

A. REPARTITION TEMPORELLE DES SURVOLS

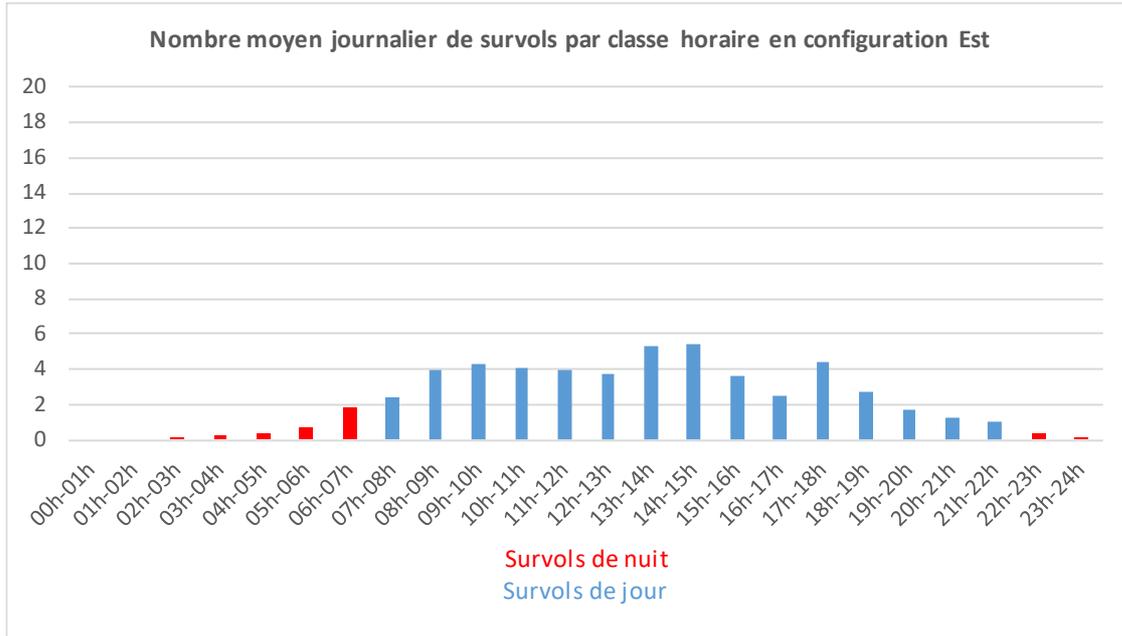
1. SEPTEMBRE 2019



2. SEPTEMBRE 2022

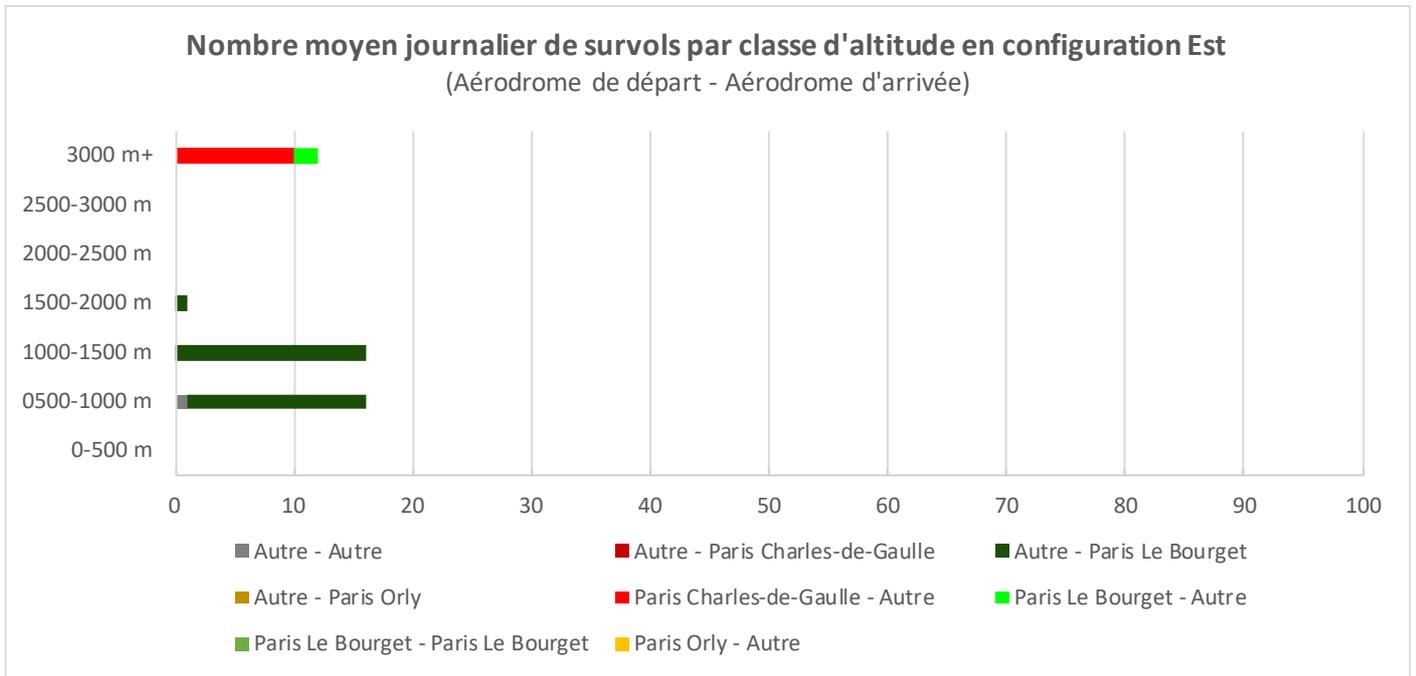


3. SEPTEMBRE 2023

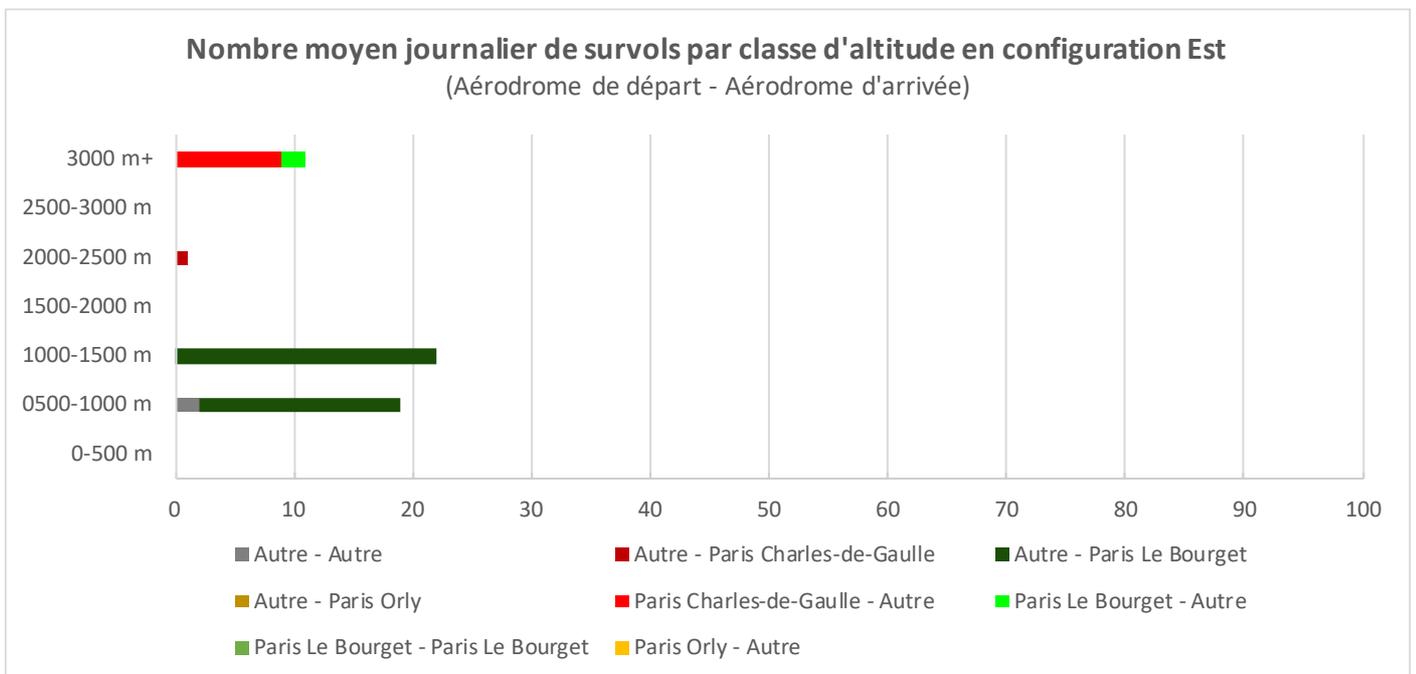


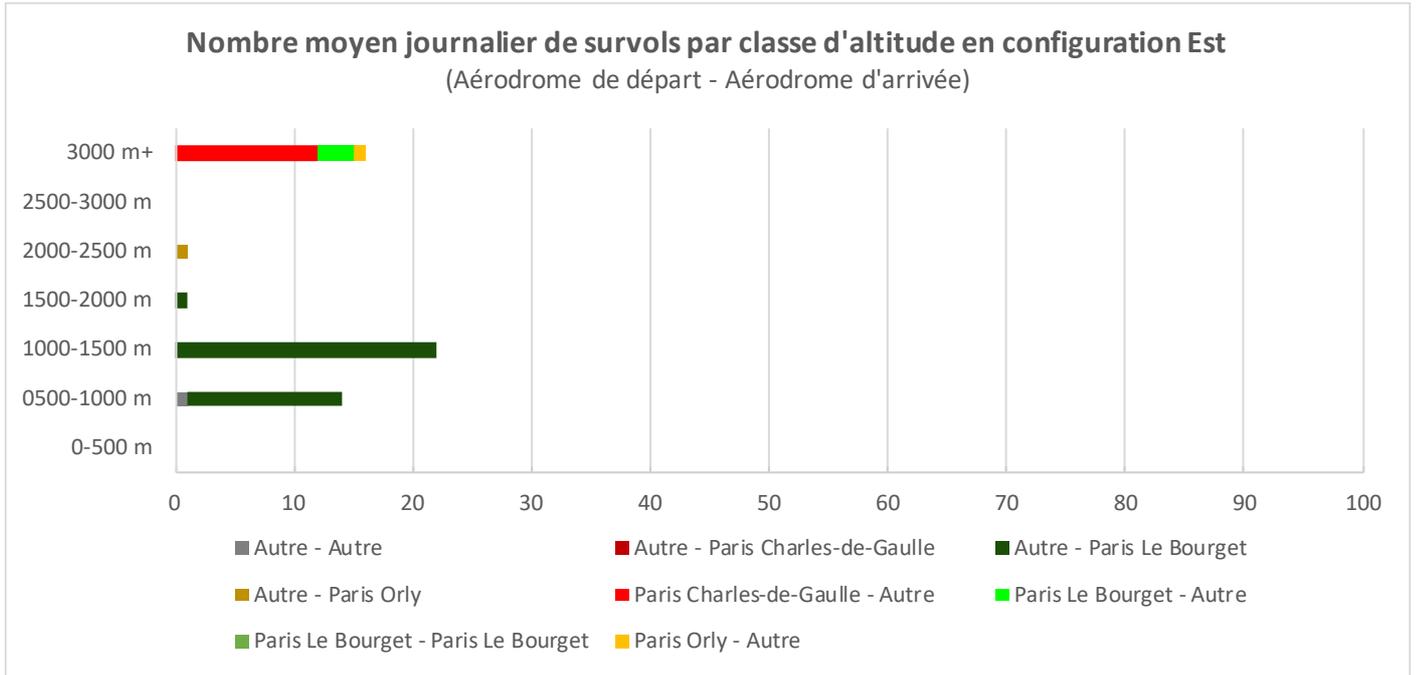
B. REPARTITION SPATIALE DES SURVOLS

1. SEPTEMBRE 2019



2. SEPTEMBRE 2022





C. OBSERVATIONS

En configuration Est, les diagrammes montrent que le trafic aérien au-dessus de la commune est essentiellement lié :

- A des survols d'aéronefs au départ de l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle et évoluant selon une trajectoire en ligne droite parcourant la commune principalement d'est en ouest et à des altitudes supérieures à 3000 mètres.
- A des survols en phase d'atterrissage sur Paris – Le Bourget concentrés sur les altitudes comprises entre 500 mètres et 1500 mètres et parcourant la commune au Nord, d'ouest en est.

Il n'y a pas de variation dans la répartition des altitudes moyennes de survols au cours des trois mois étudiés. Il y a cependant une augmentation du nombre moyen de survols journaliers effectués à des altitudes comprises entre 1000 et 1500 mètres ainsi qu'à plus de 3000 mètres en septembre 2023 par rapport à septembre 2022 et septembre 2019.

Le nombre moyen de survols journaliers est de 47 en septembre 2019, 54 en septembre 2022 et 54 en septembre 2023.

La répartition temporelle du nombre moyen de survols sur les horaires de la journée n'a connu aucun changement notable sur les mois de septembre 2019, 2022 et 2023. Cependant le pic d'activité en septembre 2019 et 2022 est situé entre 10h et 11h alors qu'en septembre 2023, il se situe plutôt entre 13h et 15h.

IV. CONCLUSION

L'analyse comparative des survols de la commune sur la période observée fait ressortir que :

- En configuration face à l'Ouest, on observe une légère diminution du nombre moyen de survols journaliers entre septembre 2019 et septembre 2023 (de 33 à 28 survols respectivement). Les altitudes moyennes de survols ne varient pas de manière significative au cours de la période étudiée. La répartition temporelle et spatiale des survols selon les horaires de la journée n'a pas non plus connu de variation significative.
- En configuration face à l'Est, on observe une augmentation du nombre moyen de survols journaliers entre septembre 2019 et septembre 2023 (de 47 à 54 respectivement). Les altitudes moyennes des survols ont une légère augmentation au cours de la période étudiée avec une hausse du nombre moyen de survols journaliers à des altitudes comprises entre 1000 et 1500 mètres et à plus de 3000 mètres en septembre 2023 par rapport à septembre 2022 et septembre 2019.

Globalement nous n'observons pas de différences significatives durant la période étudiée. Le trafic après la période de la crise sanitaire revient petit à petit au même stade qu'avant cette dernière.

V. POUR EN SAVOIR PLUS

Les avions atterrissent et décollent face au vent : de fait, les facteurs météorologiques ont une influence sur la situation de survol de votre commune. La section « Configurations » de cette page : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/trafic-aerien-en-ile-france> permet d'observer la répartition du trafic pour les aéroports franciliens.

En région parisienne (et limitrophes), deux outils vous permettent de visualiser la situation sonore relative aux survols d'aéronefs :

- La plateforme SURVOL (<https://survol.bruitparif.fr>), référence les mesures de bruit aéronautique réalisées par BruitParif. Vous pouvez y consulter les rapports de campagnes de mesures réalisées aux abords de votre commune, ainsi que les mesures en temps réel des stations de mesures fixes ;
- L'outil Vitrail (<https://vitrail.entrevoisins.org/vitrail/>) qui vous permet de visualiser en temps décalé les aéronefs survolant la région Parisienne, et les mesures de bruit associées réalisées par les capteurs de mesures du gestionnaire d'aéroports.

L'échelle acoustique disponible sur notre site internet (<https://www.acnusa.fr/fr/le-bruit-et-la-cartographie/le-bruit-et-sa-mesure/echelle-du-bruit/13>) pourra vous aider à appréhender les niveaux de bruit mesurés.

Enfin, des mesures de restrictions s'appliquent aux aéroports. Pour de plus amples informations, vous pouvez consulter les arrêtés relatifs aux restrictions d'exploitation sur le site de l'ACNUSA (<https://www.acnusa.fr/fr/textes-juridiques/les-textes-juridiques/aeroports/12>).

Le non-respect de ces restrictions est passible de sanctions (amendes administratives) prononcées par l'ACNUSA.