

## TRAVAUX AEROPOT PARIS ORLY

### Un chantier à 385 millions d'euros

Le nouvel Orly devrait permettre de faire passer l'aéroport du sud-Paris au niveau des meilleurs standings d'accueil européen, avec des nouvelles bornes d'enregistrement. Mais la création de ce bâtiment doit surtout permettre d'accueillir 32,5 millions de passagers par an, contre 29,7 millions actuellement. Ce qui fait craindre à nombre d'élus et d'associations alentours — Orly est installé dans une zone fortement urbanisée — que ce bâtiment ne représente « une 3<sup>e</sup> aérogare déguisée », et ne provoque ainsi une hausse du trafic et des nuisances. Au total ce sont 80 000m<sup>2</sup> de surface qui vont ainsi commencer à pousser en 2016.

La « jetée est », une nouvelle salle d'embarquement internationale, de 12 000m<sup>2</sup> conçue pour les gros-porteurs, doit ouvrir d'ici avril. Fruit d'un investissement de 70 M€, elle doit permettre à des avions dont l'embarquement se faisait via une navette de se faire « au contact direct ». « On leur permet d'exploiter les mêmes avions dans des meilleures conditions », précise Franck Mereyde, qui assure que les compagnies y affrétant des gros-porteurs possédaient déjà ces avions à Orly.

### Extension des aires GOLF côté «Airside»



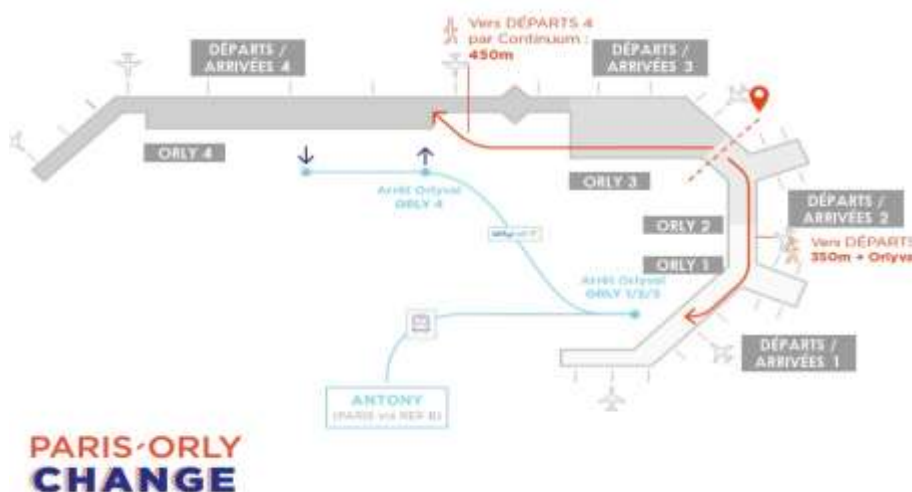
Nouvelles ressources aéronautiques très attendues côté «airside» : l'extension des aires de stationnement avions GOLF; mise en service progressivement à partir du 15 mai dernier. Après environ une année de travaux, des points de parking avions équipés d'hydrant ont été construits à l'est de la zone Cargo entre la jetée EST et le nouveau Pavillon d'honneur. Il s'agit de de 3 points gros porteurs,

G05/G06/G07.

Chaque point est modulable, et permet de positionner 2 moyens porteurs de type Airbus A320 ou Boeing 737, ou un gros porteur.

La mise en service de ces nouvelles capacités en piste était devenu nécessaire dans l'optique de l'arrivée des nouvelles liaisons longs courriers assurées par les compagnies telle que telles que NORWEGIAN, FRENCH BEE, AIGLE AZUR , LA COMPAGNIE ou encore LEVEL, mais aussi face à la fermeture de plusieurs points de parkings avions dans les zones de travaux, ainsi que les postes condamnés définitivement dans le cadre du déplacement de la voie de circulation avion W1.

### Le bâtiment de jonction : le continuum



## ORLY : Modification de procédures

Depuis le 16 août 2018, une nouvelle procédure satellitaire (RNAV) au départ de l'aéroport de Paris-Orly, en configuration de vent face à l'Est, a été mise en service en remplacement de la procédure conventionnelle. Cette procédure RNAV n'altère pas l'organisation générale du flux d'avions, c'est-à-dire qu'elle n'entraîne pas de transfert de nuisances sonores vers d'autres territoires. En parallèle, la DSNA poursuit ses travaux sur l'optimisation du profil vertical des avions en lien avec ses partenaires.

Retrouvez toutes les données sur le trafic aérien en Ile-de-France du mois d'août sur le site du Ministère de la Transition écologique et solidaire en cliquant sur les rubriques ci-dessous.

## IDF : Délestage de kérosène

Le délestage de carburant est une procédure exceptionnelle qui peut être mise en œuvre en cas de retour d'urgence vers l'aéroport de départ. Il a pour but de réduire la masse de l'appareil pour rendre possible l'atterrissage. Il s'effectue à une altitude supérieure à 2000 mètres en dehors des zones urbanisées.

### Est-ce autorisé par la loi ?

La vidange du kérosène est une procédure dite "classique" et propre au secteur aérien. Elle a été mise en place par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), agence spécialisée internationale qui dépend des Nations unies. Tous les pays l'appliquent pour les appareils gros porteurs, qu'importe le fabricant. "Cette procédure est assumée sans aucun complexe", affirme la DG de l'aviation civile.

### Dans quelles conditions cela doit-il être effectué ?

L'appareil doit se trouver à 2000 mètres d'altitude au minimum. Ensuite, les services de la navigation aérienne indiquent au commandant de bord la zone où il peut effectuer la vidange du carburant, à savoir les zones d'eau et les territoires non-habités.

Le lieu est choisi avec les contrôleurs aériens, qui s'assurent que l'engin est en mesure de réaliser ce que l'on appelle un hippodrome. "L'avion effectue des cercles en forme de 0 au-dessus de la zone où sera déversé le carburant le temps de vider les réservoirs", explique le ministère. Et compte tenu de la taille de l'appareil, ces cercles font plusieurs kilomètres de circonférence.

### Un avion vidange son kérosène en vol, le maire de Fontainebleau monte au créneau



### La vidange de kérosène représente-t-elle un danger pour l'environnement ?

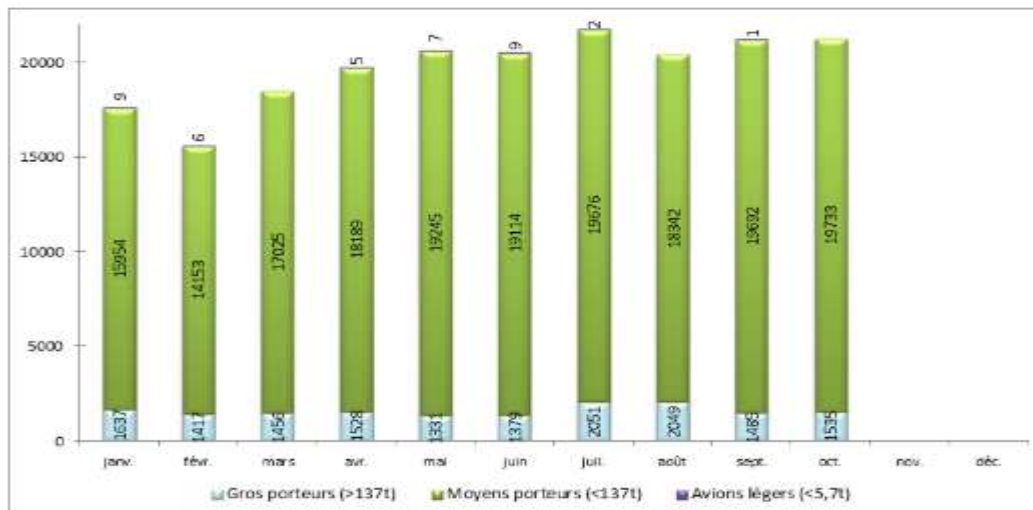
Oui, mais pas sur le long terme. Lorsque le kérosène est déversé, il s'évapore à 90% durant sa chute entre l'avion et le sol. Les 10% restants, qui représentent quelques milligrammes par m<sup>2</sup>, se transforment en vapeur d'eau et en CO<sub>2</sub> puis s'évaporent grâce au soleil et aux températures. De plus, certains réservoirs de carburant ne sont pas évacués : l'avion en conserve pour l'atterrissage.

Concernant l'impact sur la santé, il est également faible : l'avion ne vidange jamais au-dessus des zones habitées. De plus, si le procédé est entrepris plusieurs fois par an, il faut savoir que les gros porteurs ne représentent que près de 10% du trafic global aérien

➤ **Aucun délestage signalé depuis septembre 2016 en Ile de FRANCE.**

## Les gros porteurs : sources de bruit importantes

### Répartition du trafic par catégories d'avions à Paris-Orly

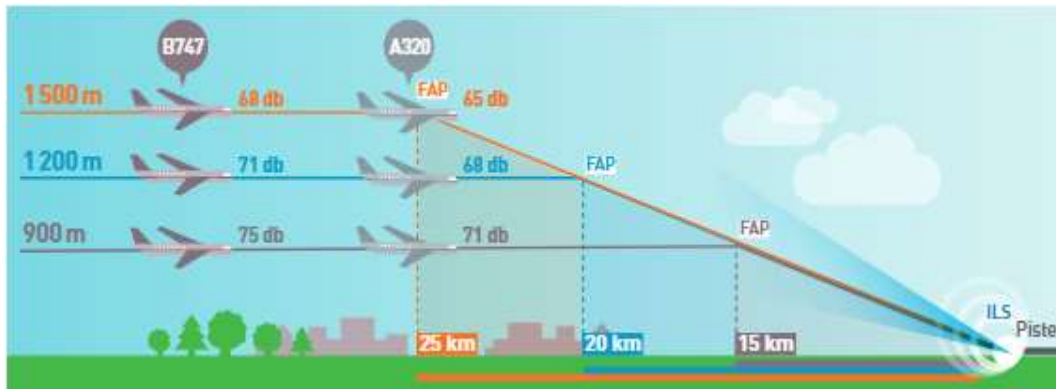


### RÉPARTITION DU TRAFIC PAR CATÉGORIE D'AVIONS

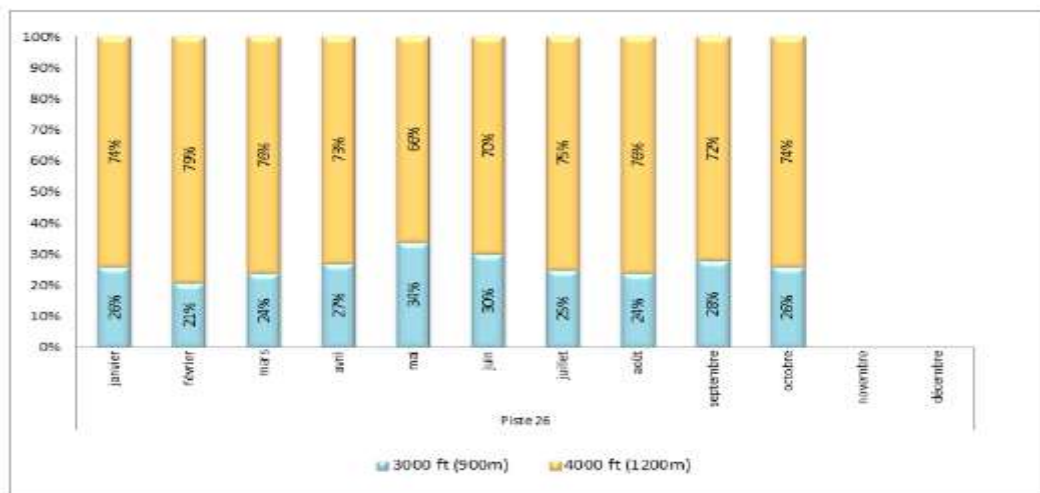
	CDG			ORLY			LE BOURGET		
	octobre	novembre	décembre	octobre	novembre	décembre	octobre	novembre	décembre
<b>Gros porteurs &gt;137 tonnes</b>	24,94%	25,67%	26,90%	7,27%	7,70%	8,68%	0,54%	0,36%	0,45%
<b>Moyens porteurs &lt;137 tonnes</b>	75,01%	74,27%	73,08%	92,70%	92,25%	91,27%	68,07%	65,32%	66,02%
<b>Avions légers &lt;5,7tonnes</b>	0,05%	0,06%	0,02%	0,03%	0,05%	0,05%	31,39%	34,32%	33,53%

# Altitude de survol et d'interception des ILS

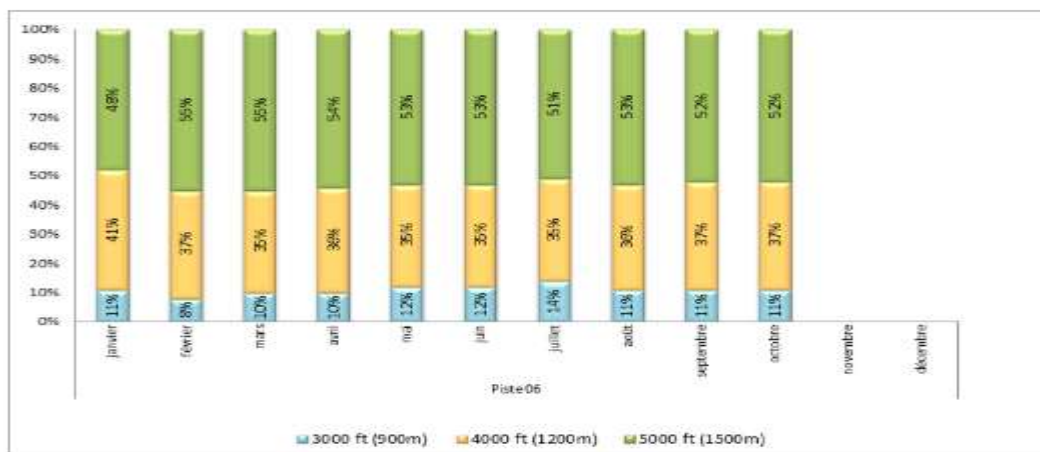
Dans la phase finale de vol, les avions utilisent l'ILS (Instrument Landing System), système d'atterrissage aux instruments quelles que soient les conditions de visibilité, qui les guide jusqu'à la piste sur une pente régulière de 5,24%. L'interception de l'ILS s'effectue généralement après une phase de vol en palier. L'altitude d'interception varie de 900 mètres à 1 500 mètres.



**Altitude d'interceptions des ILS à Paris-Orly face à l'Ouest**



**Altitude d'interceptions des ILS à Paris-Orly face à l'Est**

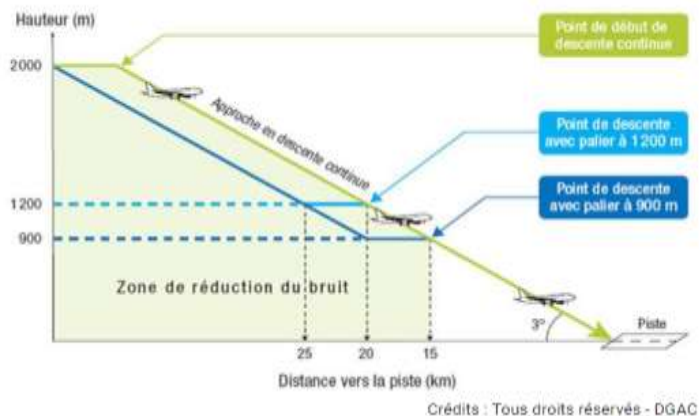


# La descente continue : l'approche plébiscitée par les riverains

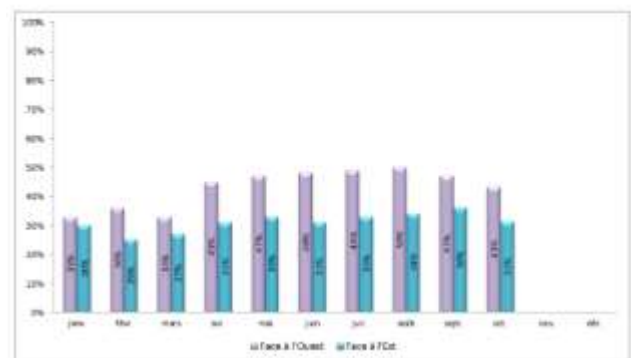
L'approche en descente continue (CDO – Continuous Descent Operations) est une technique de conduite de vol qui permet aux équipages d'éviter les paliers à l'arrivée. Ce type d'approche permet ainsi de réduire de façon significative le bruit en zone terminale ainsi que la consommation de carburant et les émissions gazeuses des aéronefs lorsqu'elle débute à haute altitude.

Pour quantifier le taux d'approche en descente continue dans sa partie sonore, la DSNA a adopté le critère suivant : une approche réalisée par un aéronef est classée « CDO » si, sous le niveau de vol FL 60 (environ 2000 m), elle ne présente pas de paliers de plus de 2,5 Nm (environ 4,5 km). Les chiffres présentés correspondent à l'application de ces critères aux données radar.

Représentation schématique des approches en descente continue



Approches en descente continue à Paris-Orly



Habituellement, la phase de descente des aéronefs comporte des paliers à faible altitude, qui nécessitent une importante poussée des réacteurs et l'utilisation des dispositifs hypersustentateurs (becs de bord d'attaque, volets de bord de fuite), générateurs de bruit aérodynamique important.

L'approche en descente continue est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aéroport en évitant au maximum les phases de vol en palier et en réduisant ainsi la sollicitation des moteurs, ce qui permet de limiter les nuisances sonores et réaliser des économies de carburant. Cette technique, conforme aux exigences en matière de sécurité des vols, implique au préalable :

- une configuration d'espace aérien adaptée,
- la définition et la publication d'une procédure opérationnelle particulière,
- et des actions de contrôle appropriées en temps réels.

## Informations diverses :

**PRISALT : Étude de nouvelles trajectoires et prises d'altitude vers l'est d'ORLY**

**Voir Article du Parisien ci-joint**

**ORLY : Historique et réflexion par E.Bourner (UFCNA)**

**Voir article joint**

**ORLY : Rappel des restrictions d'exploitation**

**Voir tableau ci-joint**

**ORLY : Rappel du PGS**

**Voir carte ci-joint**

**Deux communiqués de Presse UFCNA**

**Intervention de la Vice-présidente de l'UFCNA lors du colloque Ville et Aéroport du 22/10/18**

## Orly : des tests pour que les avions traversent plus haut l'Essonne

Les préconisations de l'ancien pilote de ligne essonnien Jean Serrat sont à l'étude. Pour diminuer les nuisances sonores, il conseille une prise d'altitude plus rapide des aéronefs. (Article LE PARISIEN)



Un point d'étape. En langage de personnel de bord on parlerait d'une escale. C'est ainsi qu'a été présentée la commission consultative de l'environnement (CCE) organisée ce mardi en préfecture du Val-de-Marne à Créteil. Durant les cinq heures de débat, il a notamment été question des trajectoires prises par les avions au décollage de l'aéroport d'Orly, face à l'est, au-dessus du Val d'Yerres et une partie de la vallée de la Seine. Car de nouvelles routes sont à l'étude et devraient entrer en vigueur au cours du premier trimestre 2018.

La future trajectoire devrait en fait se calquer sur les trajets déjà effectués, un brin anarchiquement, par les pilotes. « Tous les contrôleurs aériens donnent des routes directes, ça ne sert plus à rien de faire des cartes. C'est comme si vous faisiez une route et que les voitures passaient dans le champ », réagit Jean Serrat, ancien pilote de ligne et désormais force de proposition pour un sujet qui le concerne aussi puisqu'il vit à Soisy-sur-Seine.

Il poursuit : « Les avions passent donc au-dessus de villes où ils ne devraient pas passer comme à Yerres, Saint-Germain-lès-Corbeil, Draveil... » Le nouveau tracé de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) éloignerait les aéronefs des zones habitées et les ferait passer à l'aplomb de la forêt de Sénart. Une information qui ne réjouit guère le mouvement des écologistes indépendants, dont Colette Lecuyer fait partie. « Les populations et l'environnement vont être massacrés », dénonce la militante dans un communiqué.



Gérard Bouthier, président de l'association DRAPO (Défense des riverains de l'aéroport de Paris-Orly) considère au contraire que « mieux vaut que les avions passent au-dessus de la forêt qu'au-dessus de zones fortement urbanisées ». « Le survol de la forêt n'est pas interdit. Les avions passent là depuis toujours. »

La DGAC étudie actuellement les propositions faites par Jean Serrat pour diminuer les nuisances. Elles consistent à faire prendre de l'altitude aux avions le plus rapidement possible. « De la piste jusqu'à 1 500 pieds (DLR : 500 m), l'avion est en poussée de décollage, et jusqu'à 3 000 pieds (1 000 m), il est en montée. Actuellement, tous les vols restent à 3 000 pieds et prennent ensuite la route directe. L'idée est d'obliger la procédure de montée jusqu'à 5 000 pieds (1 600 m) et d'ensuite leur demander d'aller le plus vite possible à 12 000 pieds (4 000 m). Après, seulement, les contrôleurs pourraient donner des routes directes. » Le gain serait de 10 dB pour les oreilles des riverains des communes concernées.

En octobre, seuls quatre tests ont été effectués sur des Airbus A320 et A330. « C'est trop peu pour être concluant », note Gérard Bouthier. « Nous avons vainement tenté de contacter des représentants de l'aviation civile. De nouvelles réunions de travail sont programmées dans le courant du mois de novembre sur ces sujets entre l'Etat, des élus et les associations. »