

Relèvement des altitudes d'interception ILS en atterrissage face à l'est (propositions de la DGAC/DSNA)



Version du 19 01 11

Buts du Grenelle de l'environnement : réduire les nuisances sonores et réduire la consommation de carburant.

LES DIFFERENTS MOYENS D'AGIR SUR LES AVIONS POUR REDUIRE LES NUISANCES SONORES :

1- L'altitude

plus un avion est haut, moins sa trace sonore est sensible

2- La vitesse

plus l'avion va vite, plus son bruit aérodynamique est important

3- Le régime des réacteurs

au ralenti, le régime des réacteurs est quasiment couvert par le bruit aérodynamique

4- La configuration aérodynamique

quand l'avion n'a pas sorti ses volets hypersustentateurs (pour voler à très basse vitesse) et surtout son train d'atterrissage, il est extrêmement moins bruyant.

LES DIFFERENTS MOYENS D'AGIR POUR REDUIRE LA CONSOMMATION DE CARBURANT :

1- L'altitude

Descendre le plus tard possible

2- Raccourcir la trajectoire

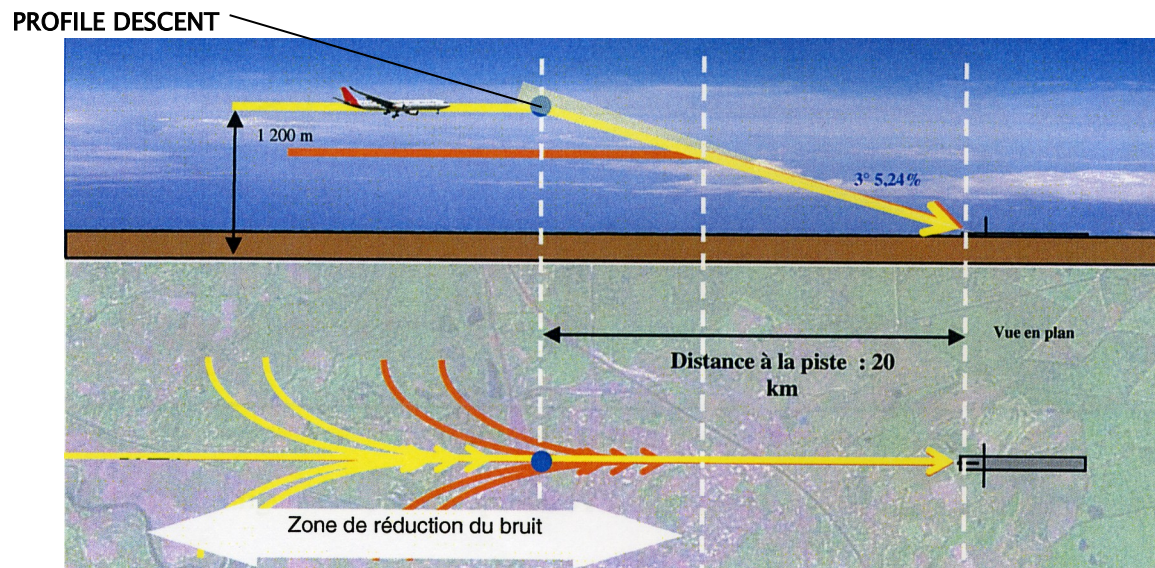
3- La vitesse

Réduire la vitesse des avions le plus tard possible pour qu'ils restent en configuration lisse le plus longtemps possible

Le 1er objectif de remonter l'interception du plan de descente finale de 3.000 pieds (900 m) à 4.000 pieds (1.200 m) est donc un premier progrès.

L'approche idéale pour les riverains devrait prendre en compte ces 4 éléments (altitude, vitesse, régime des réacteurs, configuration aérodynamique).

Elle existe en théorie, elle s'appelle « **profile descent** » : l'avion se laisse planer moteurs réduits jusqu'à l'interception des axes de l'approche finale, en configuration « lisse » (sans volets ni train d'atterrissage) et à basse vitesse (230 nœuds).



Propositions de solutions qui intègrent l'ensemble des objectifs du Grenelle de l'environnement

Sur les arrivées venant de l'ouest et sud ouest, remontée simple de l'altitude d'interception de 3.000 à 4.000 pieds (60 % du trafic).

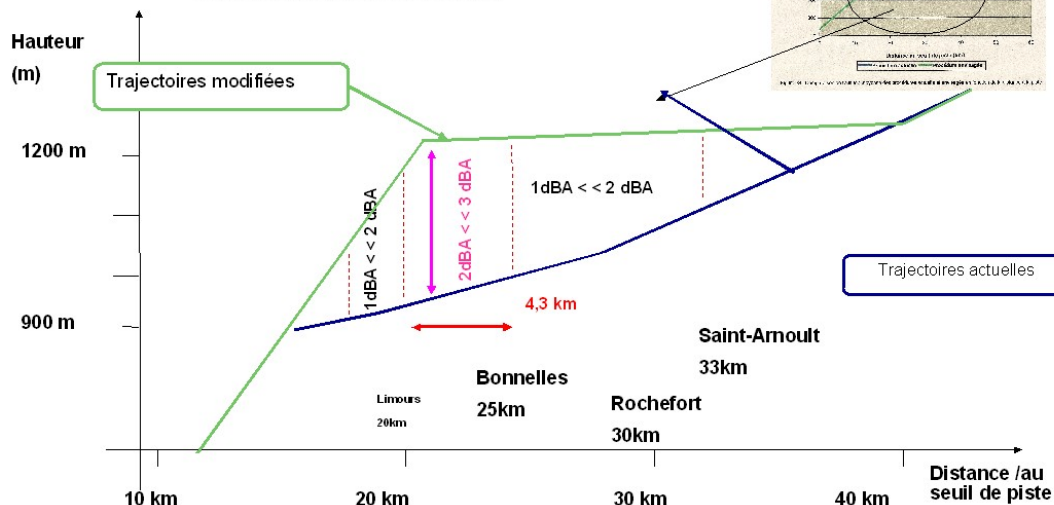
Sur les arrivées sud sud est, remontée de l'altitude tout en conservant l'axe actuel survolé depuis plus de 40 ans et créer un point de régulation en adéquation avec la technologie des avions actuels et les moyens modernes de régulation des contrôleurs aériens.

Cela permet par rapport à la trajectoire proposée de :

1- soulager les populations survolées depuis plusieurs générations et **de ne pas déplacer des nuisances** sur d'autres populations (engagement gouvernement...)

2- ne pas générer d'augmentation de consommation de carburant et de **production de CO²**.

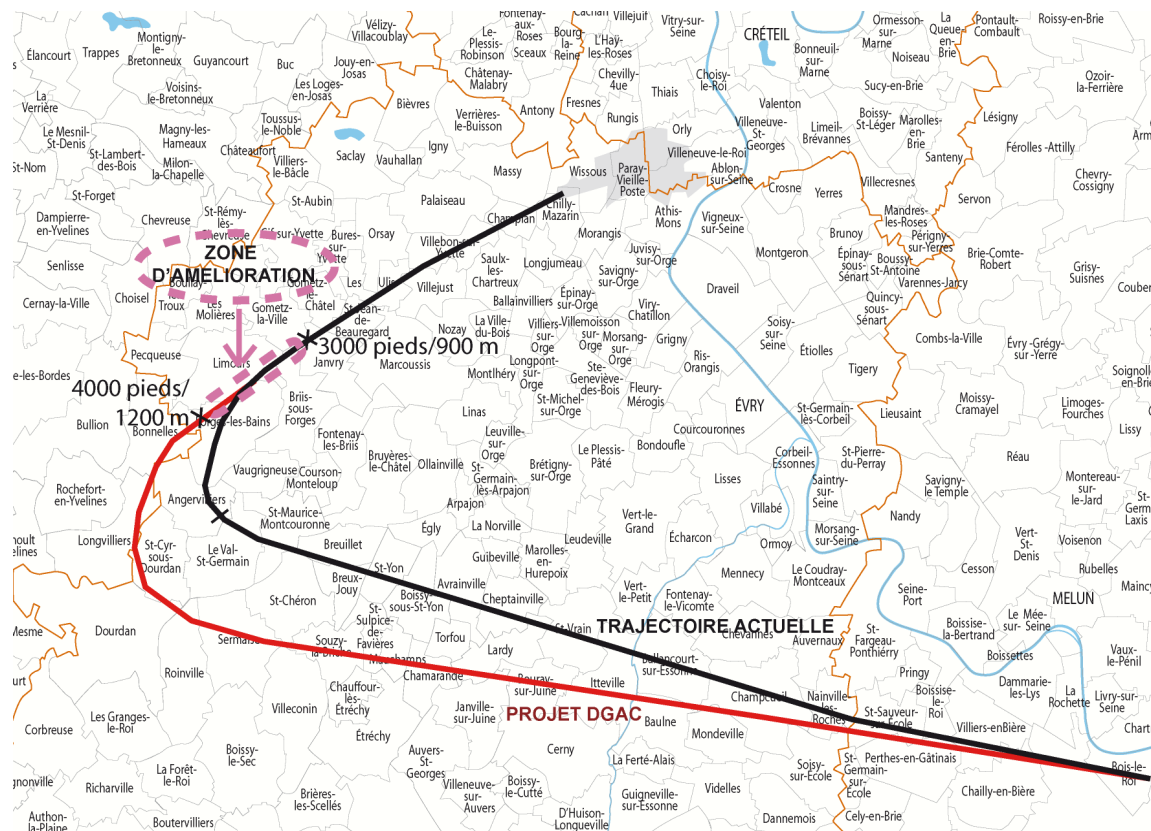
Source : Relèvement des altitudes d'arrivée des avions en provenance du sud-est à destination de l'aéroport de Paris-Orly en configuration de vent d'est - Dossier d'enquête publique Oct 2009 page 27 - **Fig 23 : comparaison d'altitude moyenne des procédures actuelles et envisagées en fonction de la distance à la piste**



Modification proposée par la DGAC

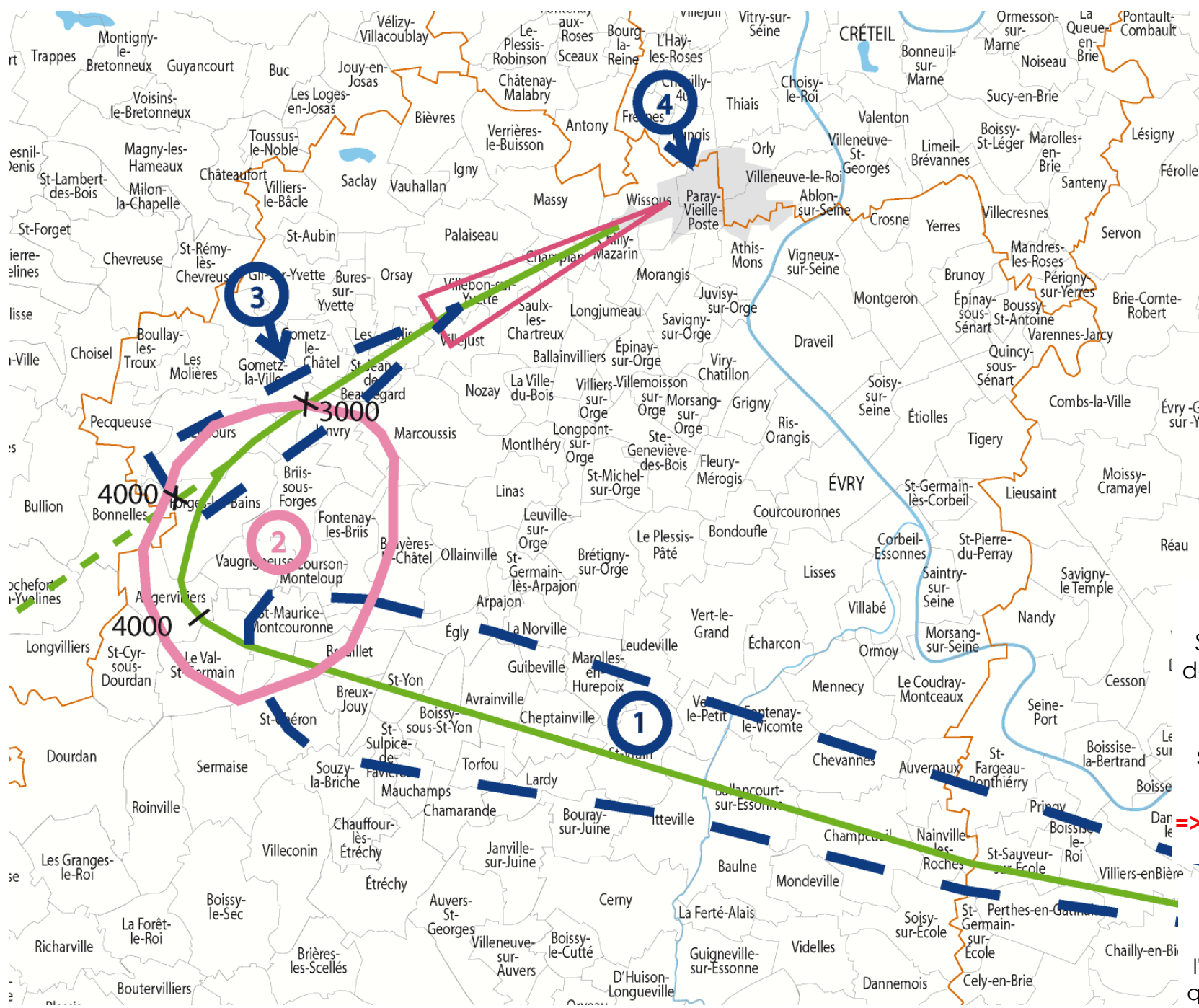
Le projet de la DGAC réduit le bruit que de 2 à 3 décibels uniquement sur un peu plus de 4 Km et non sur toute la trajectoire de plus de 100 km.

ARRIVEES PAR LE SUD/SUD-EST A ORLY ATERRISSAGE A L'EST



Réduction des nuisances sonores

Proposition d'une vision plus globale de la réduction des nuisances sonores à l'arrivée



Zone 1 :

230 noeuds au lieu de 250 en
approche intermédiaire à
4.000 pieds.

=> gain sur bruit grâce à
l'altitude de 4.000 pieds et
vitesse réduite

Zone 2 :

Virage en descente à 3.000
pieds

=> gain sur altitude et
moteurs réduits au lieu de
survol en palier

Zone 3 :

Sortie du train d'atterrissage en-
dessous de 2.000 pieds, comme à
Nice, ce qui aura un impact
essentiel pour les populations
situées entre Forges-les-Bains et
Villebon.

=> gain sur régime moteur presque
au ralenti

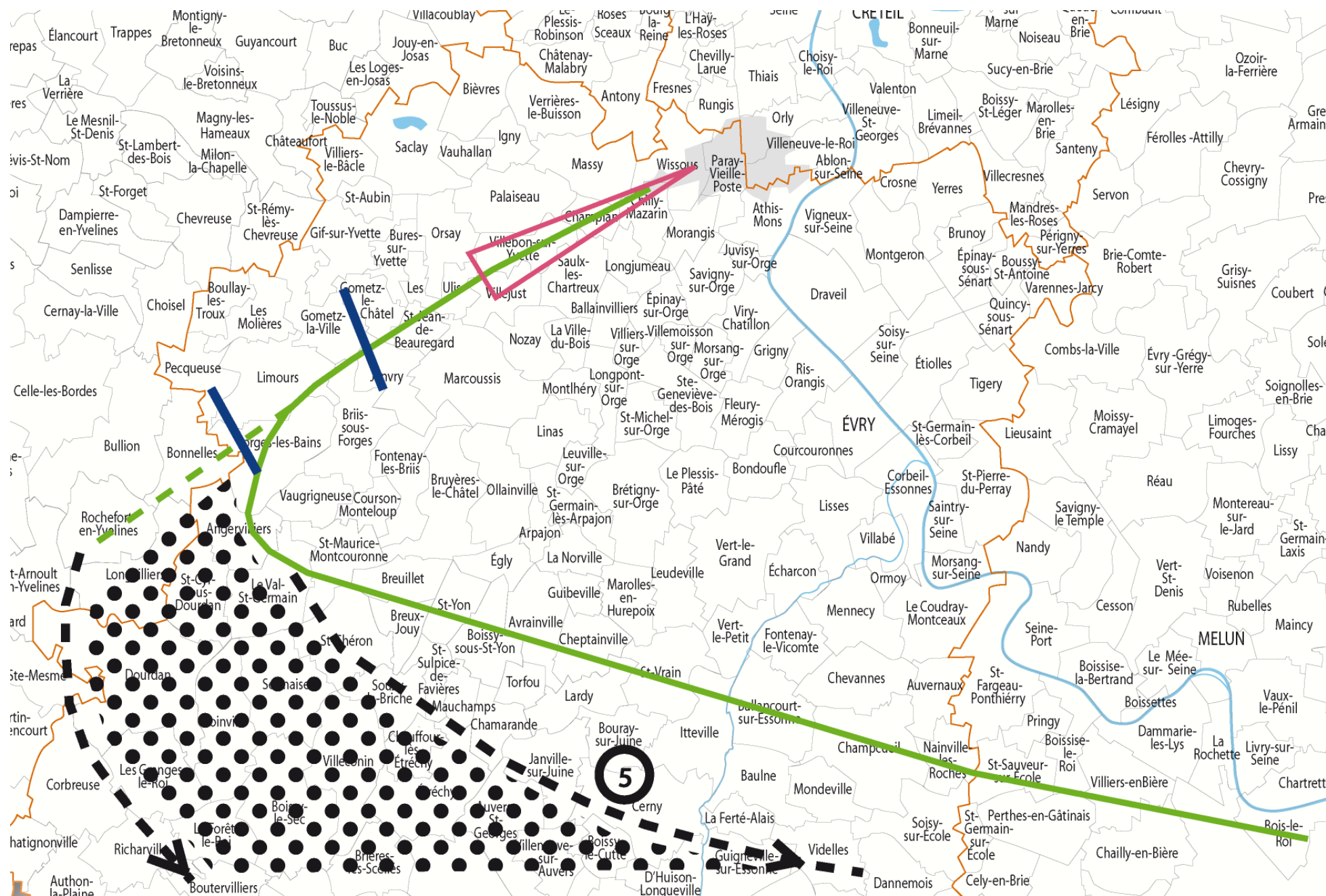
Zone 4 aéroportuaire :

Utilisation limitée à 15 mn après
l'arrivée de l'apu (réacteur auxiliaire
qui fournit électricité et climatisation)
au parking.

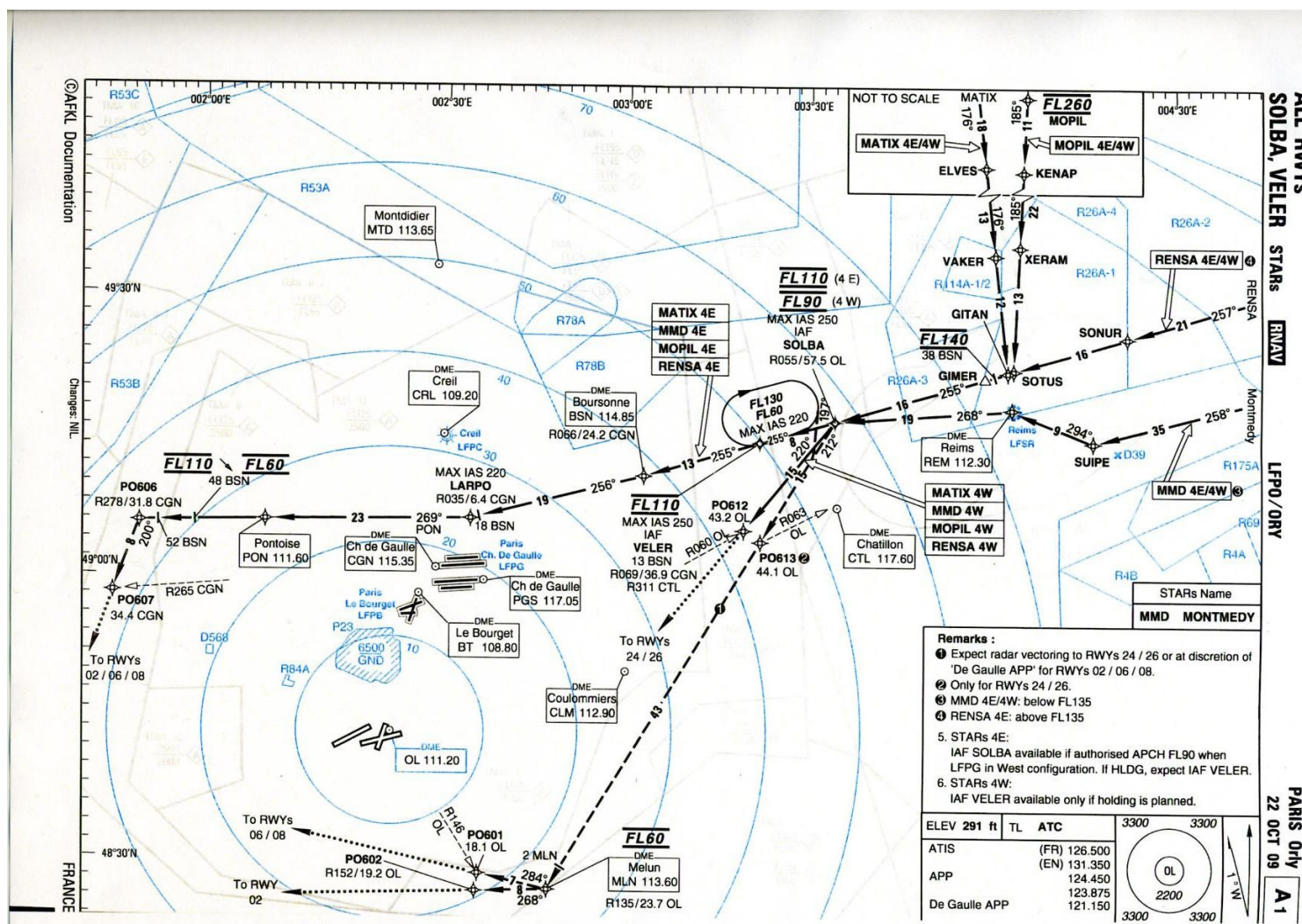
Cette trajectoire proposée n'a pas été étudiée par la DGAC alors qu'elle s'était engagée à le faire en juillet 2010.

La totalité des avions étant équipés de FMS, **elle est facilement réalisable** et ce n'est pas du tout une procédure GNSS dont il s'agit (confusion regrettable de l'expert DGAC rencontré en juillet) Il s'agit bien d'une **approche parfaitement maîtrisée et courante que nous proposons (approches comparables à... Roissy !)**

**La solution proposée par la DGAC implique la création d'une ZONE 5 :
150 AVIONS DE PLUS PAR JOUR EN PALIER SUR DES ZONES EPARGNEES JUSQU'A MAINTENANT**



Nous constatons sur les fiches de procédure, confère l'exemple ci dessous, que le point de régulation de la 284 se situe aujourd'hui à peu près au niveau de Villiers-en-Bière. La trajectoire dépend par la suite uniquement de la décision des contrôleurs. Afin de confirmer le travail fait sur la recherche de trajectoire la moins nuisante et plus particulièrement dans les derniers kilomètres, il nous apparaît nécessaire de repousser le point de régulation au Sud ou Sud-Ouest de Brétigny.



CONCLUSIONS

1- L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA)

a émis un avis défavorable sur le projet de « Relèvement des altitudes d'arrivées des avions en provenance du sud-est à destination de l'aéroport de Paris-Orly en configuration vent d'est », pour les raisons suivantes :

- « - certaines communes actuellement peu survolées risquent de le devenir,*
- d'autres déjà fortement survolées le resteront,*
- d'autres encore resteront fortement survolées par d'autres aéronefs.*
- Sur les 15 communes étudiées seules 2 communes seraient beaucoup moins survolées.*

Malgré les demandes de l'Autorité, les compléments d'études souhaités par les élus et les associations de riverains n'ont pas été fournis de manière satisfaisante même si de nombreuses réunions d'information ont été menées par les services de la DGAC.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, l'ACNUSA considère que ce projet ne respecte pas les engagements pris dans le cadre des travaux du Grenelle de l'Environnement par les acteurs du transport aérien qui visent à agir en tenant compte des 3 sujets que sont, rappelons-le : les nuisances sonores que subissent les riverains, les émissions de gaz carbonique et leur impact sur le changement climatique, les oxydes d'azote et leur impact sur la qualité de l'air local.

L'étude d'impact réalisée est de ce point de vue incomplète. Elle ne prend pas en compte la problématique air et ne tient pas compte des populations doublement survolées.

En l'état actuel du dossier présenté, l'Autorité donne donc un avis défavorable au projet et souhaite que des études complémentaires soient menées et discutées ».

2 - Assurer la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement

Sensibiliser les contrôleurs au respect des trajectoires qui intègrent le développement durable