

Dossier de présentation historique et technique

Deux positions s'affrontent :

- 1 - Agir sur les méthodes de pilotage des avions mais également sur les trajectoires.
- 2 - Diminuer les heures d'activités, horaires, et mouvements d'Orly (voire pour certains fermer)

1 – Agir sur les avions.

A - PRISALT a proposé depuis des années de modifier la montée initiale après décollage.

Depuis les années 90, l'OACI a officialisé 2 procédures de décollage nommées NADP1 et NADP2

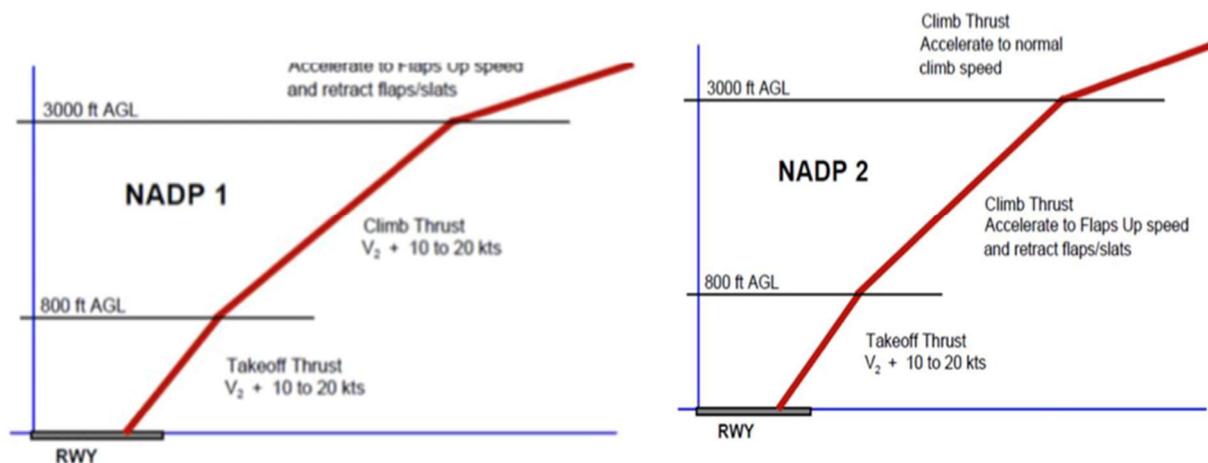
Voici le schéma officiel :

- **NADP 1**

La procédure d'atténuation du bruit de montée au départ 1 (NADP1) réduit les bruits dans les environs et sur la piste en priorisant les gains en hauteur.

- **NADP 2**

La procédure d'atténuation du bruit de montée au départ 2 (NADP2) réduit les bruits dans les espaces plus éloignés de la piste en priorisant l'augmentation de la vitesse vers l'avant.



Celle appliquée à Orly est la NADP 1 avec comme butées 1500 et 3000 Fts. On monte à la pente maximale jusqu'à 1500 Fts (460 m) avec la poussée décollage et à 1500 Fts, tout en maintenant la pente de montée maximale, on diminue la poussée réacteur à la poussée de montée, poussée que l'on ne modifiera plus par la suite. Arrivé à 3000 Fts (920 m), sans toucher à la poussée des moteurs, on rentre les volets puis on accélère vers la vitesse de son choix.

La proposition de PRISALT est simple : A 3000 Fts, une fois les volets rentrés et sans modifier la poussée des moteurs, on demande de garder la pente maximale jusqu'à au moins 10 000 Fts (3050 mètres), de privilégier la montée à la prise de vitesse.

B - Raisons de cette demande :

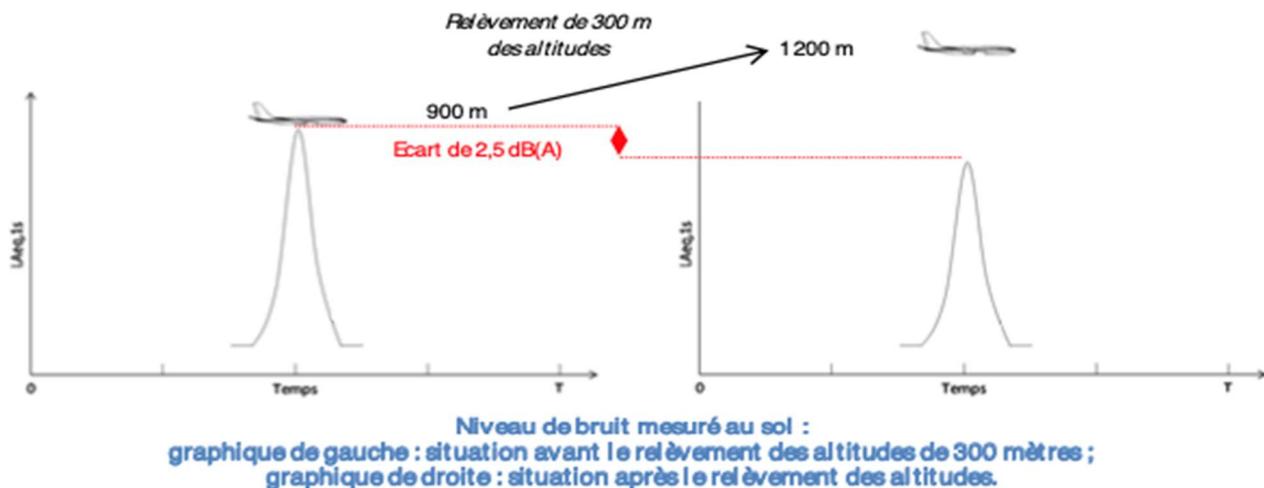
B-1 : La Pollution : Pour fonctionner, un réacteur doit toujours garder le même rapport entre la quantité d'air et celle de carburant dans sa chambre de combustion. Lorsqu'on monte en altitude, l'air diminue donc le « carburateur », pour qu'on garde le même ratio de mélange, va diminuer la quantité de carburant :

Conclusion : plus on monte moins on consomme de carburant et donc moins on pollue.

B-2 : Le Bruit : Nous affirmons que « passer plus haut » implique moins de nuisances dues au bruit.

Bruitparif nous le confirme :

Ainsi, relever de 900 à 1200 mètres l'altitude de survol d'un avion s'accompagne d'une réduction de son niveau sonore au sol de l'ordre de 2,5 dB(A). Relever de 1200 mètres à 1500 mètres générera une diminution du niveau sonore de l'ordre de 1,9 dB(A) et ainsi de suite.



Une diminution de l'ordre de 1,9 à 2,5 dB(A) sur le niveau de bruit généré au survol d'un aéronef est loin d'être négligeable d'un point de vue physique puisque cela correspond à une division par un facteur 1,5 à 1,75 de l'énergie acoustique reçue (soit une diminution de 35 à 43 %). Précisons qu'une division par 2 de l'énergie acoustique correspond à une diminution du niveau sonore de 3 dB(A).

En termes de perception auditive, cela donne quoi ?

Si une diminution de 2,5 dB(A) correspond à une baisse de 43 % de l'énergie acoustique, soit presque une division par deux, cela ne se traduit malheureusement pas de manière linéaire au niveau de la sensation auditive que nous en avons.

Ainsi, il est possible pour l'oreille humaine de percevoir la différence entre deux sons qui se distinguent par 2 à 3 dB(A) d'écart mais l'impression sonore devient plus nette à partir de 5 dB(A) d'écart qui correspond à une division par 3 de l'énergie. Il est couramment admis qu'une division par dix de l'énergie sonore est nécessaire pour que « le bruit paraisse deux fois moins fort », ce qui correspond à une diminution de 10 dB(A). (Source CSTB)

Diminuer le niveau sonore de :	C'est diviser l'énergie sonore par :	C'est faire varier l'impression sonore :
1 dB	1,25	de manière quasiment imperceptible
2 dB	1,58	légèrement
3 dB	2	
5 dB	3,16	nettement
10 dB	10	comme si le bruit était 2 fois moins fort.

C – Réponses des autorités.

Avant que la DSNA par la voix de son Directeur aille dans le sens de PRISALT en 2021 les autorités (DGAC notamment) arguaient :

- En montant plus haut vous allez consommer plus donc polluer plus (ce qui est une ineptie)
- En montant plus haut le cône de bruit sera plus grand et vous allez donc plus propager le bruit (pourquoi alors ne pas rester à 100 mètres au-dessus du sol pour avoir le cône le plus petit ?)

La réponse du Directeur de la DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne) fait suite à un élément majeur : Depuis Février 2018, après plus de 2000 vols d'essais, la compagnie TRANSAVIA, membre

Texte officiel en bas de cette carte qui donne les directives :

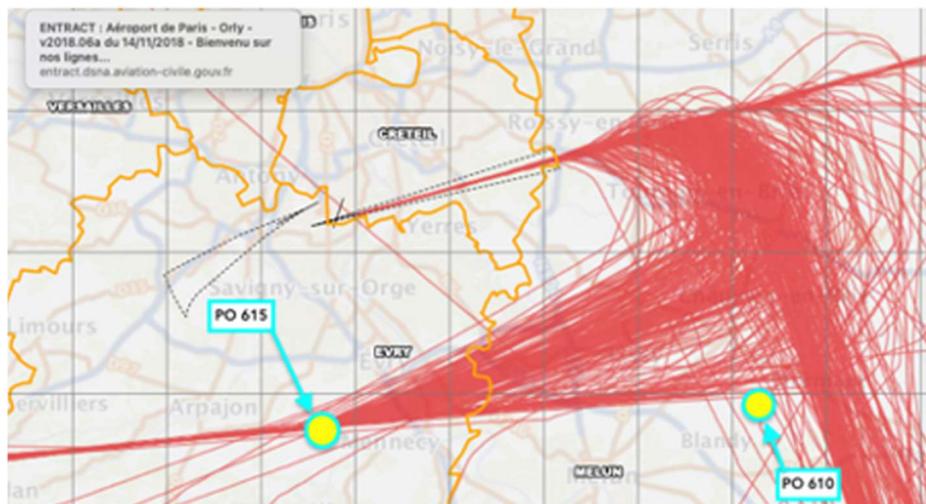
Rwys 24, 26: At PO615 descend to **FL70**, continue on CHW R-086, when passing MLN R-007 turn **LEFT**, intercept MLN R-017, descend to **3000'**, at D18.8 MLN turn **LEFT**, 277° track, intercept final, if no clearance, use Rwy 26.

En clair, vous arrivez sur le Point VASOL et vous tournez à droite (axe 086) vers le point PO615 en descendant pas plus bas que 11000 Fts. A partir du PO615 il est bien indiqué que vous devez poursuivre SUR LA MEME ROUTE vers le point PO610 en ne descendant alors que jusqu'à 7000 Fts (FL70).

Voici ce que cela donne du point de vue géographique :



On voit que le PO615 est à côté de Brétigny et que la descente depuis ce point se fait au-dessus des champs vers Montereau, Crisenoy. **VOICI LA REALITE DES TRAJECTOIRES ENREGISTREES PAR ADP !**



Sur cet enregistrement datant de 2018, EN SUIVANT L'ORDRE DES CONTROLEURS, la majorité des avions obliquaient vers le Nord-Est dès le passage de Brétigny et donc descendaient au-dessus de Corbeil Essonnes, Saint Germain lès Corbeil, Étiolles, Lieusaint etc... en tout illégalité par rapport aux textes officiels.

Mais le comble est la proposition actuelle de « descente équilibrée ».

« Descente équilibrée », que nous appelons chez les pilotes la « descente tout réduit » ou la « descente optimisée », veut dire faire descendre un avion de son altitude de croisière plus tard afin qu'il soit en descente continue avec les moteurs tout réduits jusqu'à l'amener en finale pour se poser.

Tout cela est parfait et nous, pilotes, appliquons cela depuis des années chaque fois que cela était possible.

Mais là où nous sommes face à un véritable scandale c'est qu'avec cette proposition de descente équilibrée il s'agit en même temps légaliser les dérives de trajectoires données par les contrôleurs en toute illégalité.

VOICI LE PROJET TEL QUE PRESENTE PAR LA DSNA

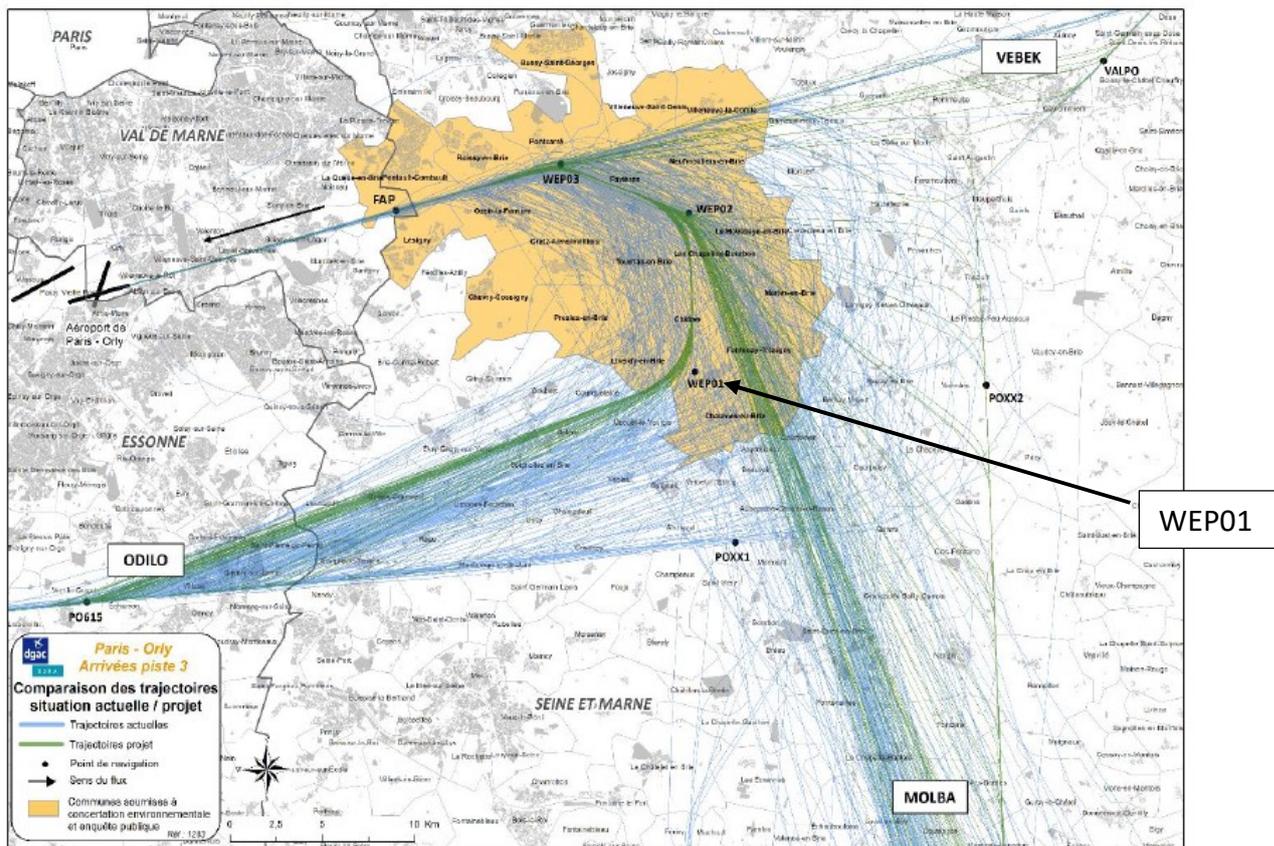
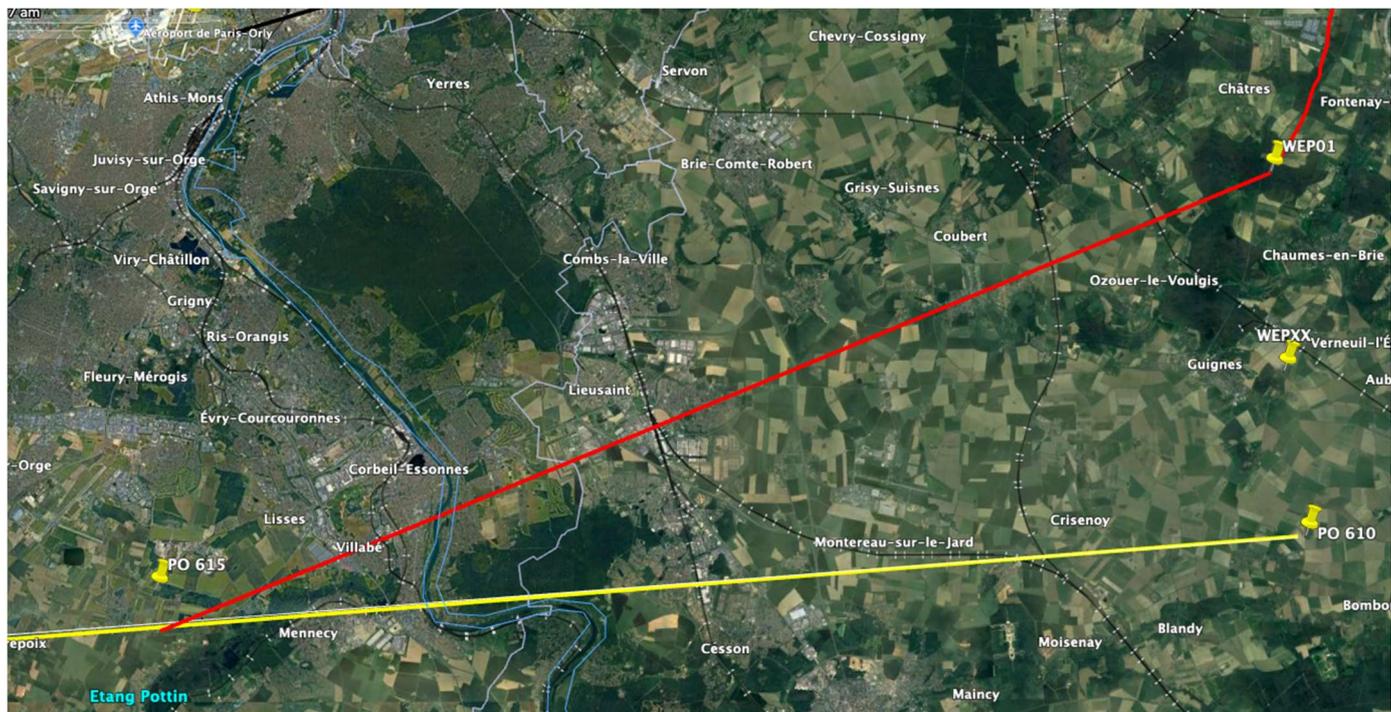


Figure 1 : Trajectoires en situation actuelle (bleu) et trajectoires simulées (vert) et zone de concertation (en orange)

En créant un point satellitaire de navigation appelé WEPO1, ils vous font partir en descente du PO615 direct vers ce point et cela est représenté par les traits en vert de ce projet.

Sur Google Map ci-après, en rouge, vous avez la trajectoire proposée !



Terminée la descente au-dessus des champs et, à présent, on légalise la descente au-dessus des zones les plus peuplées. Pour augmenter la frustration de toutes nos communes de l'Essonne, vous avez en orange, sur la carte DSNA, les seules communes à qui on a présenté une « concertation environnementale ».

3- Proposition de restreindre l'utilisation de la plateforme d'Orly

Premièrement, avant toute discussion, commençons par faire ce qu'il faut pour imposer la montée continue et exiger que la « descente équilibrée » ne devienne pas un prétexte pour légaliser des dérives que nous subissons depuis des années de la part de nos contrôleurs qui amènent à survoler les zones les plus peuplées.

Deuxièmement, la suppression d'une demi-heure sur Orly aura un impact désastreux pour le transport aérien et plus particulièrement les compagnies aériennes Françaises dont Transavia, qui vient d'engager 2 milliards d'euros pour rénover sa flotte d'ici à 2028 et ainsi avoir des avions moins polluants et moins bruyants, Corsair qui est la seule à avoir à présent sa flotte en A330 NEO, ou Air Caraïbes.

Plusieurs ont déjà dit que, si nécessaire, ils baseraient leurs avions ailleurs qu'à Orly ce qui impliquerait un impact direct sur les emplois de centaines de personnes.

En résumé,

- **NON à l'extension de la fermeture nocturne d'Orly**
- **NON à l'approche équilibrée avec cette trajectoire**
- **OUI à la mise en place d'une approche équilibrée dans le respect de l'ancienne trajectoire**
- **OUI à la normalisation de montée optimale systématique après décollage**
- **Oui à une remise en cause de certaines libertés que s'octroient nos contrôleurs.**