

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le

Direction du transport aérien

Sous-direction du développement durable

Note concernant le projet d'arrêté instaurant des mesures provisoires de suivi des trajectoires sur l'aérodrome de Paris-Orly

Objet des dispositions

L'objet du projet d'arrêté soumis à consultation est de mettre en œuvre un dispositif de suivi des trajectoires sur Paris-Orly à l'occasion de la période des travaux programmés entre le 29 juillet et le 1^{er} décembre 2019.

Les commandants de bord des aéronefs turboréacteurs volant selon les règles de vol aux instruments devront maintenir leur appareil à l'intérieur de zones définies dans l'annexe de l'arrêté associées à la procédure de départ déclarée en service. Ces dispositions ne font toutefois pas obstacle à une sortie anticipée desdites zones pour des raisons de sécurité.

Des dispositions semblables ne sont pas proposées pour les aéronefs à l'arrivée, les systèmes d'atterrissage aux instruments permettant d'assurer un suivi précis des trajectoires.

Contexte de la proposition d'arrêté

Ces dispositions sont proposées dans la perspective de travaux de grande ampleur programmés par le Groupe Aéroports de Paris sur les infrastructures aéronautiques de l'aéroport de Paris-Orly (piste n°3, cf. figure 1).

Ces travaux vont engendrer des modifications d'exploitation de la plate-forme de Paris-Orly :

- La piste 08-26 sera inutilisable pendant toute la période et la piste 02-20, pendant une première phase s'achevant le 1^{er} septembre.
- En configuration de vent face à l'Ouest, il n'y aura aucun changement par rapport aux opérations habituelles pour les départs de la piste n°4 (décollage en 24). En fonction du trafic, et afin de fluidifier et sécuriser celui-ci, les avions pourront être amenés à décoller de la piste n°2 lorsque nécessaire (décollage en 20). Les avions à l'atterrissage seront guidés vers une zone de régulation radar différente de celle utilisée habituellement, afin de s'aligner vers l'axe d'atterrissage de la piste n°4 (atterrissage en 24).
- En configuration de vent face à l'Est, les avions au décollage utiliseront la piste n°4 (décollage en 06) pour rejoindre les trajectoires habituelles des procédures de départs de la piste n°3 (décollage en 08).

Aucun changement n'est prévu par rapport aux opérations habituelles pour les avions à l'atterrissage sur la piste n°4 (atterrissage en 06). Les atterrissages sur la piste n°2 (atterrissage en 02) ne seront pas utilisés cette année.



Figure 1 (la piste 02-20 est désignée « piste n°2 » ; La piste 08-26 est désignée « piste n°3 » ; La piste 06-24 est désignée « piste n°4 »)

Pendant toute la durée des travaux :

- la capacité de la plateforme est affectée : la programmation a été limitée à 650 mouvements par jour dans la première phase de travaux et à 680 mouvements par jour ensuite. Ainsi 6000 vols sont impactés : 3000 vols ont été supprimés pendant la phase de travaux et 3000 ont été reprogrammés à des heures de moindre affluence ;
- le couvre-feu instauré par décision ministérielle du 4 avril 1968 (entre 23h15 et 06h00 heures locales pour les départs et pour les arrivées 23 h 30 et 06h15 heures locales) continuera de s'appliquer.

Zones dans lesquelles les trajectoires de départ initiales devront se situer

Pour les départs en piste 06, le vol au départ devra être contenu dans la zone orangée définie par la ligne brisée constituée des points 1- 3 - 5 - 6 - 4 - 2 (cf. figure 2). Les coordonnées précises de ces points sont définies en annexe du projet d'arrêté. Le commandant de bord ne pourra sortir de cette zone qu'entre les points 5 et 6.

En cas contraire, hors raisons de sécurité, le manquement présumé fera l'objet d'un procès-verbal et sera sanctionné par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA).

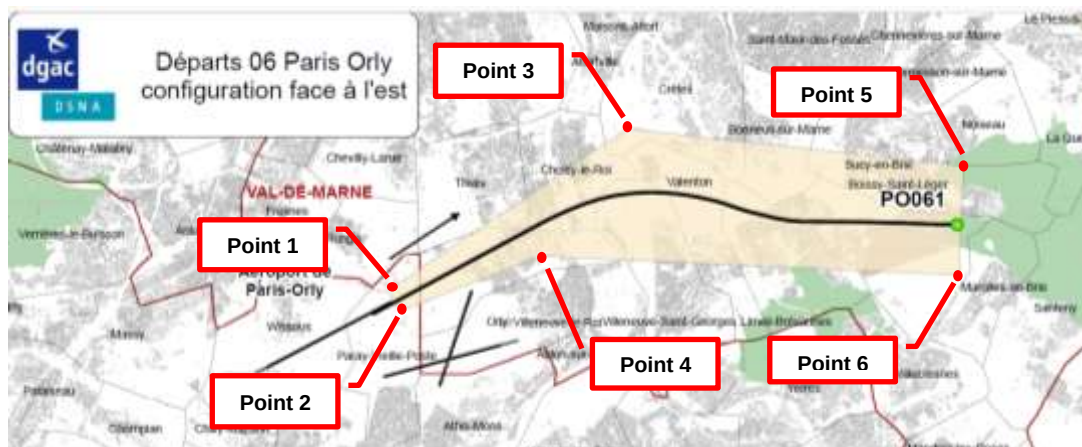


Figure 2

Pour les départs en piste 20, le vol au départ devra être contenu dans la zone orangée définie par la ligne brisée constituée des points 1- 3 - 4 - 2 (cf. figure 3). Les coordonnées précises de ces points sont définies en annexe du projet d'arrêté. Le commandant de bord ne pourra sortir de cette zone qu'entre les points 3 et 4 ou après avoir franchi le niveau de vol 60.

En cas contraire, hors raisons de sécurité, le manquement présumé fera l'objet d'un procès verbal et sera sanctionné par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA).

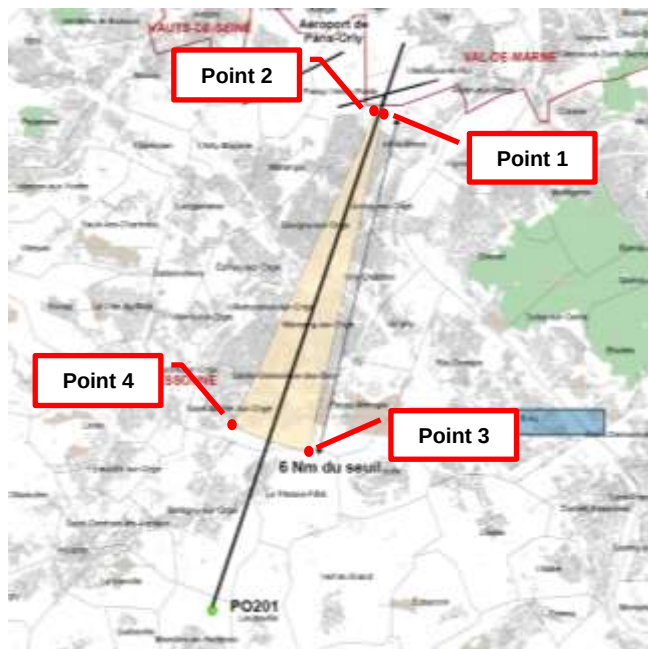


Figure 3