

## 5. Les trajectoires

### Arrivées face à l'Est

#### Flux provenant du Sud-Est

Mis à part, bien sûr, le survol, dans l'axe des pistes, des communes de la riveraineté immédiate, les arrivées face à l'Est, tout particulièrement le flux en provenance du Sud-Est, constituent le principal "point noir" de la circulation aérienne liée à Orly en matière d'expression de la gêne ressentie. Cette situation cumule en effet des avions à relativement basse altitude, concentrés sur une trajectoire étroite et à une distance éloignée de l'aéroport : à partir du point MOLEK, à la limite du département de l'Yonne, c'est-à-dire quasiment à 80 km de l'aéroport, certains survols sont déjà en dessous de 2000 m. C'est l'héritage d'une configuration adoptée de longue date et que la réorganisation de mars 2002 a très peu modifié. Le choix ayant été fait de faire passer les départs au-dessus des arrivées, ces dernières sont forcément basses en altitude. A moins d'un bouleversement complet de la circulation aérienne, il n'existe aucune alternative simple. Par ailleurs, si ce couloir est si concentré – il fait moins d'un kilomètre de large, dans une zone non concernée par le guidage radar –, c'est que les équipements de navigation de dernière génération (technologies GPS de type RNAV et P-RNAV) ont permis une concentration des vols encore inconcevable il y a peu. Cinq ans plus tôt, d'ailleurs, le couloir faisait 2, voire 3 km de large. Concernant les fréquences de survol, pour le seul flux en provenance du Sud-Est, on atteint 150 à 200 mouvements quotidiens.

Cela fait deux ans que la DGAC étudie diverses façons d'améliorer cette situation. Deux modes d'action sont possibles : soit faire remonter les avions, en conservant l'enveloppe des trajectoires et la procédure actuelles, soit remonter de 3000 à 4000 pieds l'altitude d'interception du plan de descente, comme cela se fait pour 60% des atterrissages en configuration face à l'Ouest.

Exemple de gain possible en intervenant dans le seul plan vertical, au niveau du point MOLEK (point d'échange avec le centre de contrôle en route, situé à l'aplomb de la commune de Saint-Aignan, en Seine-et-Marne), l'altitude d'échange a été relevée au niveau de vol FL100 (3300 m), au lieu du niveau FL90 (3000 m) en vigueur auparavant. Cette mesure bénéficie également, par vent de secteur Est, aux populations de l'Essonne.

A trajectoire constante, et à contraintes de contrôle constantes, on entre alors dans le vaste monde de la descente continue, qui offre d'importantes perspectives d'amélioration. En faisant évoluer les avions sur des plans plus lisses, plus lents, traînées rentrées, l'on pourra éviter une partie de ces longs paliers. Mais le bénéfice ne vaudra que pour les populations survolées de Seine-et-Marne et de l'est de l'Essonne.

On a vu au paragraphe 4 que le relèvement, de 3000 à 4000 pieds, de l'altitude d'interception du plan de descente, fait inmanquablement reculer de 6 km le point à partir duquel l'appareil commence sa descente finale (suivant une pente de 3°). Pour relever l'altitude de survol au-dessus de l'Essonne, il faut donc modifier la trajectoire – elle se trouve déviée vers le Sud-Est – ce qui, à ces altitudes, est synonyme d'enquête publique (obligatoire dès lors que de nouvelles populations sont survolées en dessous de 2000 mètres).

Enfin, l'aménagement dans le plan vertical des atterrissages face à l'Est doit notamment tenir compte de l'interaction avec les flux vers Villacoublay et Toussus-le-Noble, mais qui restent assez marginaux.

La demande correspondant au relèvement à 4000 pieds de l'altitude d'interception du plan de descente a, en outre, été votée jeudi 20 janvier 2005 lors d'une réunion de concertation à Forges-les-Bains, en présence notamment de Nathalie Kosciusko-Morizet (députée de l'Essonne).

**Flux de trajectoires à l'arrivée sur Orly en configuration face à l'Est - Journée du 14 juin 2004**

