

MESURES DESTINEES A LIMITER LES NUISANCES SONORES

RELATIONS ENTRE LEUR MISE EN OEUVRE EVENTUELLE ET LES PRINCIPES DU NOUVEAU DISPOSITIF CIRCULATION AERIENNE REGION PARISIENNE

La présente fiche a pour objectif d'examiner dans quelle mesure un certain nombre d'évolutions d'ordre opérationnel permettant de limiter les nuisances sonores pourraient être mises en oeuvre de façon plus aisée et plus rapide dans l'hypothèse où un nouveau dispositif de circulation aérienne Région Parisienne serait effectivement publié, sur la base des principes présentés au "comité de pilotage".

Après avoir identifié ces mesures et les interactions éventuelles entre leur mise en oeuvre et les études en cours, elle évoque un certain nombre de pistes que les services de la circulation aérienne pourraient approfondir, en veillant à tenir informés de leurs travaux, les commissions de l'environnement et/ou leurs comités permanents.

I. MESURES N°1

Description :

Communication par radio aux équipages de la distance restant à parcourir par rapport à la piste ou, dans un premier temps, par rapport au point de virage prévu par le contrôleur, en fin de branche vent arrière.

Intérêt :

Une telle procédure permettrait au pilote, connaissant l'altitude visée et la distance restant à parcourir avant le début du dernier virage, de mieux gérer le profil de descente de l'avion et donc de déployer, à un meilleur moment, du point de vue des nuisances sonores, les traînées aérodynamiques (train d'atterrissage, volets, aérofrein).

Travaux déjà effectués :

L'idée a été exposée à l'occasion d'un Forum "Pilotes-Contrôleurs" organisé dans le cadre du "Code de Bonne Conduite" de Roissy CDG. Un groupe d'experts a permis de définir les conditions d'une première évaluation expérimentale à CDG sur la procédure MOSUD à l'horizon fin 2001/2002. Préalablement à l'évaluation, les travaux du groupe devront être présentés à un Forum Pilotes-Contrôleurs envisagé en novembre/décembre 2001.

Lien avec le projet Circulation Aérienne

Le projet "circulation aérienne" prévoit, en ce qui concerne CDG, un rééquilibrage entre les flux d'arrivées Nord et Sud. Une telle organisation permettrait de mieux répartir la charge de travail entre les deux contrôleurs chargés de la gestion des derniers virages et de l'alimentation des axes des pistes d'atterrissage Nord et Sud. Actuellement le contrôleur chargé de la procédure MOSUD ne peut prévoir avec précision le point de virage en fin de branche vent arrière car il détermine ce point, **au dernier moment**, en fonction du trafic qui arrive du Nord Ouest (point Méru) et que lui transfère son collègue chargé de gérer l'alimentation de la piste Nord.

Le projet "**circulation aérienne**" qui prévoit de ne plus présenter au contrôleur "MOSUD" les vols en provenance du Sud Ouest, à destination de la piste Sud (en configuration face à l'Est), par le Nord de l'axe de la piste, permettra à ce contrôleur de disposer de plus de recul pour analyser la situation tactique et lui permettra de mieux anticiper et prévoir le point de dernier virage envisagé pour les avions sur la procédure MOSUD.

Conclusion sur la mesure n° 1

Il s'agit d'une mesure proposée par des pilotes, dont l'intérêt environnemental a fait l'objet d'un consensus entre Pilotes et Contrôleurs. Les conditions d'une évaluation ont été étudiées et seront finalisées à l'occasion du prochain Forum Pilotes-Contrôleurs.

Le "projet circulation aérienne" pourrait créer des conditions plus favorables à la réussite de cette évaluation, que le dispositif **actuel** de circulation aérienne.

II. MESURE N° 2

Description

Interception de ILS à des altitudes complémentaires et supérieures à celles actuellement publiées pour l'aéroport Charles de Gaulle.

Intérêt :

Actuellement, en période de pointes d'arrivées, les interceptions des axes finaux sur des axes parallèles imposent aux contrôleurs d'avoir vérifié une séparation verticale de 1 000 pieds (300 m) entre deux avions "face à face" à des altitudes stables. C'est ainsi qu'en configuration face à l'Est le dernier virage vers la piste Nord s'effectue à 3 000 pieds et le dernier virage, vers la piste Sud, notamment sur la procédure MOSUD, s'effectue à 4 000 pieds.

Le fait de pouvoir faire en sorte que les avions qui interceptent les axes de la piste Sud, au-delà de la distance naturelle d'interception à 4 000 pieds (soit entre 24 km et 30 km de la piste) puissent le faire à 5000 pieds ou même à 6000 pieds permettrait de limiter sensiblement les nuisances liées au dernier virage de ces avions.

Travaux déjà effectués :

- . Vérification de la qualité technique des systèmes d'atterrissage (ILS) de CDG. Elle permet d'envisager des interceptions à 5 000pieds (1500m) et 6 000 pieds (1 800 m).
- . Débat en Forum Pilote-Contrôleurs. La question de l'altitude de transition a été identifiée comme un problème à résoudre impérativement avant la généralisation éventuelle de la mesure.
- . Constitution d'un groupe d'experts Pilotes-Contrôleurs qui a étudié les conditions d'une expérimentation de la mesure, de nuit, à des moments où la question de l'altitude de transition peut être contournée.
- . Suggestion formulée par un pilote visant à utiliser des profils de descente lointaine imposés, sur le modèle de Los Angeles, permettant d'atteindre plus ou moins le même objectif en évitant la question de l'altitude de transition. Cette suggestion, fort pertinente, est actuellement à l'étude.

Liens avec le projet circulation aérienne :

La mise en oeuvre éventuelle d'un nouveau point d'arrivée au Sud Ouest de Charles de Gaulle conduira les avions, arrivant par ce point, à s'aligner sur l'axe de la piste d'atterrissage Sud, à une distance de cette piste compatible avec une interception à des altitudes plus élevées que les altitudes actuelles. A défaut d'une telle possibilité, et sous réserve de l'étude d'une solution type Los Angeles, ces avions descendront à l'altitude d'interception de 4 000 pieds (1200 m) plus tôt que ne le nécessiterait le seul respect des obligations réglementaires.

Conclusion sur la mesure n°2

Il s'agit d'une mesure proposée par des contrôleurs dont l'intérêt environnemental a fait l'objet d'un consensus entre Pilotes et Contrôleurs. Une importante question technique de nature réglementaire a été identifiée comme un préalable à la mise en oeuvre généralisée de cette mesure. Les conditions d'une évaluation technique, de nuit, à CDG, ont été étudiées. Le projet "circulation aérienne" pourrait créer une incitation réelle à la mise en oeuvre de cette mesure car, notamment en configuration face à l'Est, il conduira des avions à s'aligner sur l'axe de la piste Sud à des distances plus importantes qu'actuellement tout en répartissant, de façon équilibrée, la charge de travail des contrôleurs chargés de l'alimentation des axes de pistes utilisées pour les atterrissages.

III. MESURE N° 3

Description :

Application rigoureuse de la limitation de vitesse à 250 noeuds (463 km/h) à l'entrée de l'espace géré par les approches parisiennes.

Intérêt :

La limitation de vitesse en début de procédure d'approche est déjà prévue, sur le papier. La concentration du trafic à l'arrivée vers CDG sur 3 points seulement, les difficultés d'alimentation du point MERU par le Centre de Contrôle en Route, mises en évidence par EUROCONTROL, conduisent à retarder la réduction de vitesse de certains avions jusqu'à des altitudes où cette réduction génère des nuisances sonores perçues au sol. Entamer la procédure d'approche en respectant la vitesse maximale imposée permet au pilote de mieux gérer son vol car il dispose d'un peu plus de temps et surtout la réduction de vitesse vers la vitesse d'interception des axes de piste sera moins importante, donc moins nuisante.

Travaux déjà effectués :

Cette disposition est déjà inscrite dans les textes, il s'agit de créer les conditions objectives permettant d'en exiger le respect.

Lien avec le projet Circulation Aérienne :

Le "projet circulation aérienne" permettant une meilleure fluidité du trafic aérien en région parisienne, simplifiera les conditions de transfert entre le centre en route et les centres d'approche. La simplification du travail de pré-régulation du trafic constituera une condition extrêmement favorable au respect de la limitation de vitesse à 250 noeuds à l'entrée de l'espace géré par les approches parisiennes. Les approches débutées à cette vitesse généreront moins de nuisances sonores que les approches qui commencent parfois à 300 noeuds (550 km/h) ou plus.

Pistes pour des réflexions à venir :

Les idées exposées succinctement ci après pourraient constituer des pistes de travail intéressantes permettant de limiter encore plus les nuisances sonores, après mise en oeuvre éventuellement des mesures N°1, 2 et 3 décrites ci-dessus. Elles pourraient être approfondies, débattues en tant que de besoin à l'occasion de Forum pilotes-contrôleurs à venir et faire l'objet de "points d'avancement" réguliers vis à vis des commissions consultatives de l'environnement et de leurs comités permanents.

- . procédures d'approches à bruit minimum (descente lisse – procédure low-power, low-drag) voir étude NLR.
- . Interdiction des approches à vue de nuit.
- . Nouvelle procédure de décollage à moindre bruit étudiée par l'OACI (réduction de puissance à 800 pieds au lieu de 1 500 pieds en région parisienne).
- . De nuit, procédures de départ initial des avions à hélice décollant de la piste Nord de Charles de Gaulle, identiques à celles suivies par les avions à réaction.

Document remis aux membres du groupe de suivi départemental séance du 10 octobre 2001 – source ADP

Transcription par reconnaissance de texte

Association Qualité de Vie de la Borde