



## Projet A3-ORY

Ce projet concerne l'allongement de 1.200 mètres de la piste 3 (08-26) du côté ouest.



A l'occasion des prochains travaux de réfection des pistes, une opportunité majeure est de reculer le point de décollage des **320** avions quotidiens de 1.200 m, et ainsi de leur permettre de survoler une zone habitée par plus de 3.500 habitants au km<sup>2</sup> à une hauteur sol incrémentée de 750 pieds (250 m) en moyenne, soit plus de 100% d'augmentation pour des milliers d'habitants de Villeneuve-le-Roi. Bien que ce pourcentage diminue avec la distance de fin de piste, ce sont plus de 150.000 survols qui bénéficieraient significativement de cette mesure générale.



Si la route privée de pourtour de l'aéroport se situe à 1.200 m du seuil de piste, les terrains situés dans l'axe et à l'extérieur de la propriété de Paris Aéroport et sur une distance de 800 m supplémentaires, sont constitués de champs dans lesquels les instruments de piste peuvent être installés :

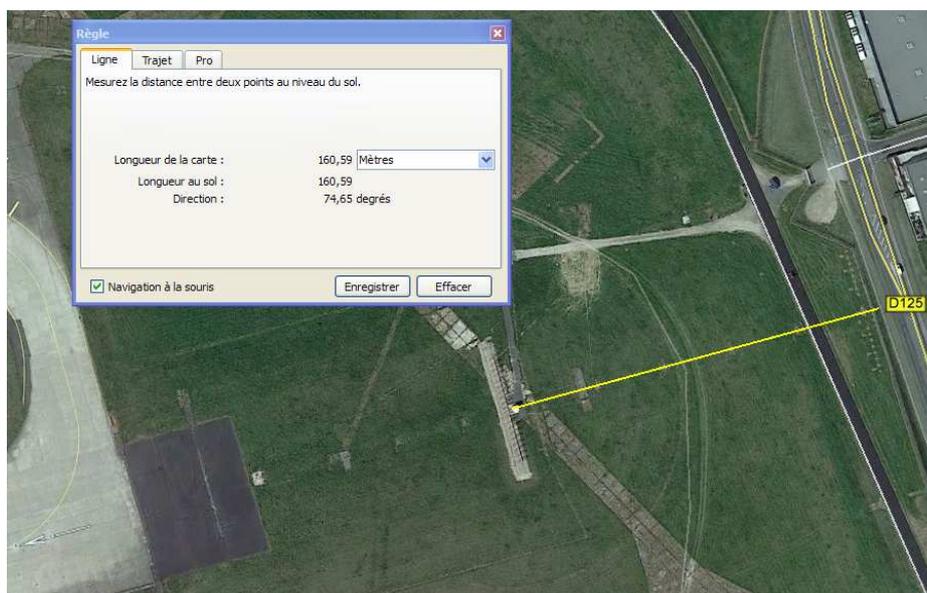
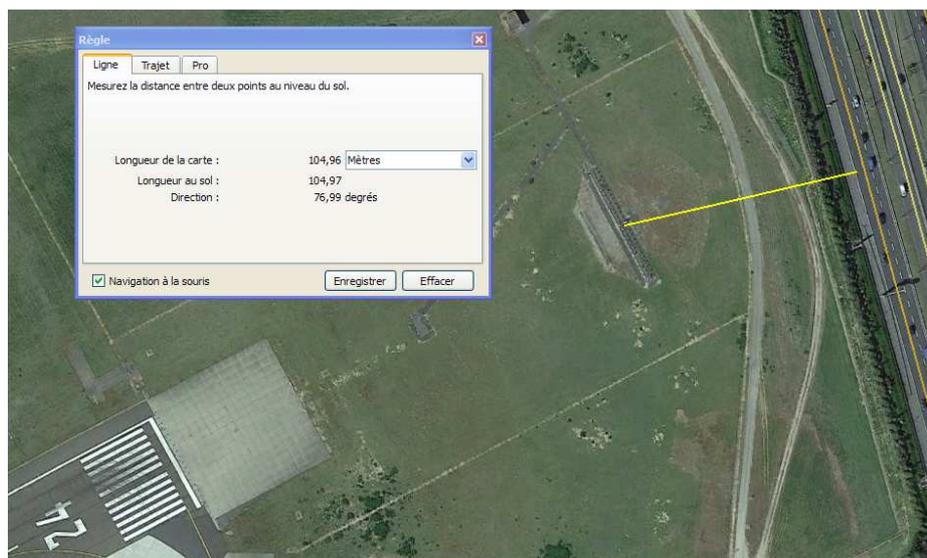


Néanmoins, QFU08 est rarement utilisée pour les approches. Les instruments des autres pistes (24 et 26, dotée d'ILS) ne nécessitent pas d'installation aussi importantes sur le plan de la distance :



Comparaison équipements de pistes : 08 (à déplacer) versus 26 et 24  
Altitude prise de vue GE : 1,19 km Image GE : 12/06/2005  
Chaque barre jaune fait 200 m de long sur le terrain

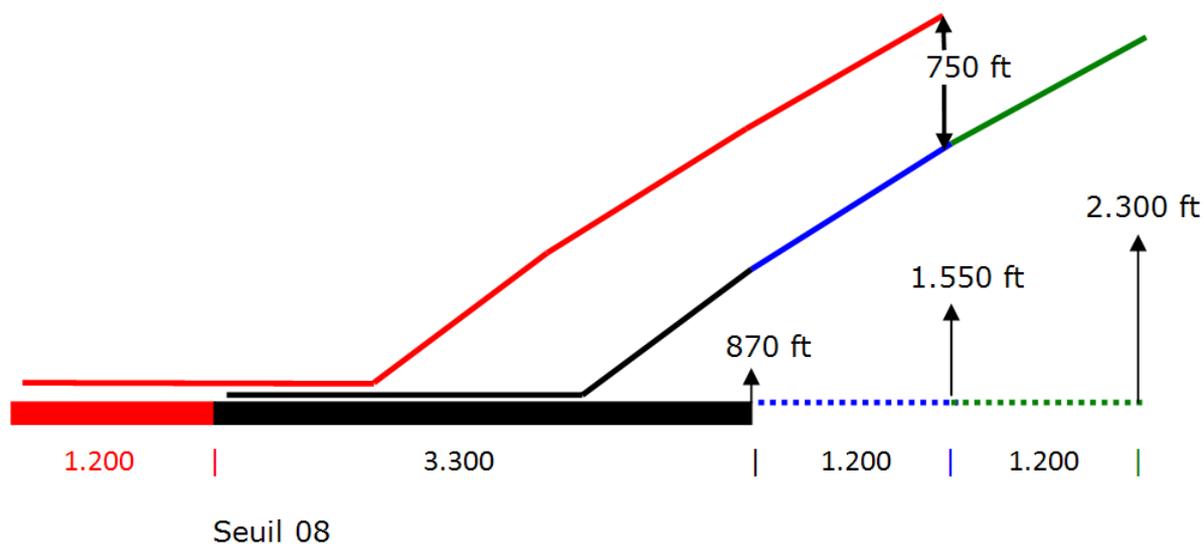
Une réunion d'information en date du 13 mai 2016 avec Monsieur Frank MEREYDE, alors directeur de l'aéroport, a permis d'évoquer la question des servitudes : les routes pouvant recevoir un trafic simultané de 50 véhicules sont susceptibles de créer des perturbations radioélectriques. Un projet de route nouvelle existe, traversant Paray-Vieille-Poste qui serait dès lors à une distance insuffisante de la section de piste à créer. Une solution simple est de créer cette portion de route en dévers, comme c'est le cas pour les chaussées situées à 330 m du seuil de QFU24 ou QFU26 (et même respectivement 105 et 160 m du localizer).



François DUROVRAY, président du Conseil Départemental de l'Essonne s'est engagé, dans son courrier du 7 mars 2018, à mettre en oeuvre tous les moyens techniques nécessaires à sa disposition pour solutionner la question des servitudes radio-électriques, notamment par encaissement de la voie. Le maire de Paray-Vieille-Poste a donné son accord.

De son côté, Régis LACOTE, nouveau directeur de l'aéroport et rencontré en date du 6 juin 2018, a spontanément ressorti le dossier et s'est formellement engagé à étudier ce projet à nouveau, et à mettre en oeuvre tous les autres moyens techniques (protections anti-bruit, merlons de terre, etc.) permettant de lever cette contrainte et de considérablement atténuer les nuisances sonores. Notons à ce sujet qu'aujourd'hui, aucun de ces moyens n'est installé le long de la piste 3.

Des données radar (messages ADS-B) ont été acquises sur la prise d'altitude d'un nombre limité (environ 50) de décollages depuis le seuil 08 (bretelle W37) : le gain moyen potentiel est de 750 pieds (250 m) pour les mono-couloirs classiques à ORY. Ce gain est bien sûr réduit pour les turbopropulseurs et les gros porteurs (environ 400 pieds).



### **Contexte sociétal :**

Parmi les 2 pistes principales de Paris-Orly, la piste 3 est celle qui est la plus proche des habitations. Distance du bout de piste avec les premières habitations (dans l'axe) :

- QFU 08 : 560 m (370 m en latéral)
- QFU 24 : 3.100 m
- QFU 06 : 2.200 m
- QFU 26 : 5.900 m



Les avions qui décollent et atterrissent sur la piste 08-26 survolent 60.000 habitants à très basse altitude.

Hauteur sol moyenne des aéronefs :	<u>Gros porteurs</u>	<u>Moyens porteurs</u>
- au dessus de Villeneuve le Roi/Ablon (25.000 habitants)	<b>280 m</b>	510 m
- au dessus de Villeneuve St Georges (34.000 habitants)	690 m	920 m

Les avions qui décollent de- et atterrissent sur la piste 08-26 survolent une zone de population dense et importante : 3.500 habitants au km<sup>2</sup> et plus de 250.000 habitants survolés à moins de 3.000 m.

**Les nuisances sonores des riverains survolés 365 jours par an et 17 heures 30 par jour dans l'axe de la piste 08-26 sont donc extrêmement importantes.**

Les relevés ADP 2014 (source : rapport bruit ADP 2014) donnent :

<u>2014</u>	<u>Reco OMS</u>	<u>VLR</u>	<u>Champlan</u>	<u>Marolles (Bruitparif 2014)</u>
Lden aérien	<b>55 dB(A)</b>	800 m piste 3 <b>69,6 dB(A)</b>	3.000 m piste 4 65,1 dB(A)	<b>11,7 km</b> piste 3 54,5 dB(A)

A Villeneuve le Roi, à 1.900 m à l'est de la piste 08-26, les niveaux de bruit relevés sont extrêmement élevés (source Bruitparif, rapport d'activité 2014 - station Georges Brassens PGS Zone 2) :

- près de 300 survols par jour avec un niveau de bruit ( $LA_{max}$ )  $\geq$  70 dB(A) dont 70 survols par jour avec un niveau de bruit ( $LA_{max}$ )  $\geq$  80 dB(A). Pour rappel, les recommandations ACNUSA 2005 sont fixées à 100 survols par jour avec  $LA_{max} \geq$  65 dB(A).
- 20 survols par nuit (22h-6h) en moyenne avec un niveau de bruit ( $LA_{max}$ )  $\geq$  70 dB(A).
- 84 survols annuels en période de couvre-feu (23h30 - 6h) avec un niveau de bruit ( $LA_{max}$ )  $\geq$  60 dB(A) soit, en moyenne, 23% des nuits dans l'année.

**Conclusion** : ce projet constitue l'une des dernières opportunités aéroportuaires pour réduire les nuisances considérables et croissantes (augmentation du nombre de gros porteurs, entre autres) subies par les populations proches de la plateforme. Il est nécessaire de tout mettre en œuvre pour qu'il se réalise.