

CENTRE DE TRI POSTAL DE WISSOUS AEROPORT D'ORLY

CENTRE DE TRI POSTAL DE WISSOUS



Cette visite permet de découvrir tous les procédés de fonctionnement d'une plate-forme industrielle de courrier et de comprendre ainsi les différentes étapes par lesquelles passent l'ensemble des courriers avant d'être livrés dans vos boîtes aux lettres.

Sur un terrain de 9 hectares, la Plate-forme Industrielle Courrier de Paris-Sud Wissous a un trafic quotidien de 7 millions d'objets. La PIC trie le courrier "départ" et "arrivée" (entreprises et particuliers) des 10 arrondissements du sud de Paris, de l'ensemble de l'Essonne, d'une partie du Val-de-Marne et d'une partie des Hauts-de-Seine.







Les PIC sont dotées de machines ultra modernes capables de trier jusqu'à 50 000 plis à l'heure en petit format et 37 000 plis en grand format. Un système de lecture optique permet aux machines de tri de capter toutes les informations figurant sur l'enveloppe et de les traiter en temps réel.



On y prépare aussi le courrier pour les facteurs des 10 arrondissements du sud de Paris et de l'Essonne. C'est la plus grande plate-forme d'Europe.

Quelques chiffres :

Fonctionne 24 heures/24

6 jours/7

900 agents

270 m de long, 120 m de large, superficie de 40 000 m²

4 machines de tri préparatoire, 11 machines de tri industriel petit format, 3 machines de tri industriel grand format



AEROPORT D'ORLY



C'est du côté des pistes, en zone réservée, que nous découvrons l'histoire et le fonctionnement de l'aéroport de Paris-Orly.

Sécurité avant tout :

A cette occasion, nous prenons place à bord d'un bus pour cette visite de 2 heures. Après un passage obligatoire au point de contrôle de la Gendarmerie des transports aériens, il nous est remis un badge autorisant l'accès sur le site. Les formalités de sûreté sont les mêmes que pour tout passager prenant l'avion.

Un peu d'histoire :

Orly Sud a été inauguré en 1961, et le terminal Ouest dix ans plus tard. L'aéroport s'étend sur une surface totale de 1500 hectares (contre 3200 pour l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle) et comporte trois pistes au total, deux étant orientées en direction des vents dominants en Ile de France, l'Est et l'Ouest.

Un ballet aérien :

En moyenne, 750 mouvements d'avions sont recensés quotidiennement, soit environ un décollage et un atterrissage toutes les deux minutes environ. Les heures de pointe sont en début de matinée, le midi et en fin d'après-midi. Cependant, l'aéroport a l'obligation de respecter un couvre-feu quotidien de 23 h30 à 6 h du matin afin de limiter les nuisances sonores.

Au feu les pompiers... !

Le nouveau bâtiment des pompiers d'une surface de 3600 m² permet toute intervention en moins de 3 minutes à n'importe quel endroit de l'aéroport avec des véhicules ultra perfectionnés, d'un montant de 1,4 million d'euros l'unité. La flotte d'engins est impressionnante. La sortie du véhicule d'intervention doit se faire en 25 secondes. Chaque camion peut stocker 15000 litres d'eau, éjectables en 3 minutes chrono. Ils interviennent aussi sur toutes sortes d'incidents non aéronautiques (malaise d'un passager, enfant qui se blesse, chute,...).

Nous distinguons un vieil avion en bout de piste. Il s'agit d'un vieil Airbus A-300, qui sert de terrain d'exercice pour les entraînements des pompiers.

Flocons annoncés !

Une quinzaine de déneigeuses sont alignées en face d'une rangée de nacelles dédiées au dégivrage des ailes. L'aéroport dispose même de son propre silo à sel. 300 employés sont prêts à intervenir à tout instant en cas d'alerte à la neige.

Attention, oiseaux en approche !

Cette brigade dédiée à la vie sauvage a pour mission de limiter la présence des oiseaux sur les pistes au décollage et à l'atterrissage afin de limiter les risques de collision. "Les anges gardiens de l'aéroport" interviennent d'abord en imitant les cris de détresse des dix espèces d'oiseaux les plus courantes dans la région. Si cela ne suffit pas, ils lancent alors des fusées crépitantes, et en dernier recours, un coup de feu tiré en l'air effraiera les volatiles les plus récalcitrants. Ce service doit aussi se battre contre les taupes dont les galeries pourraient s'avérer dangereuses si elles venaient à détériorer le bitume des pistes.

Opération à haut risque...

Passage devant d'immenses citernes blanches, lieu de stockage du kérosène. Un important réseau d'oléoducs souterrains permet d'approvisionner directement les aéroports franciliens depuis... Le Havre ! Le ravitaillement en carburant est une opération délicate. L'avitailleur, présent sur le tarmac, relie son camion-citerne à une trappe située dans le sol pour y pomper le kérosène. Le carburant est contenu dans les ailes de l'appareil. L'ensemble de cette opération dangereuse peut prendre plusieurs heures pour les plus gros porteurs comme les Boeing 777.

Isba en vue !

Nous passons à proximité du Pavillon d'Honneur (voué à la démolition) surnommé l'Isba, en souvenir de son premier hôte Nikita Khrouchtchev, qui vint à la rencontre du Général de Gaulle en 1960.