



SOMMAIRE

Trafic des aéroports.....	p.2
Configurations.....	p.2
Répartition du trafic par catégorie d'avions.....	p.3
Non respect des volumes de protection environnementale....	p.3
Délestage de kérosène.....	p.3
CDG	
Utilisation des seuils de piste.....	p.4
Utilisation des doublets.....	p.4
ORLY	
Utilisation des seuils de piste.....	p.5
CDG-ORLY-LE BOURGET	
Altitude d'interception des ILS.....	p.6
CDG-ORLY	
Approches en descente continue....	p.7



ÉDITO

J'ai le plaisir de vous adresser le bulletin d'information n° 39 sur le trafic aérien en Île-de-France pour les mois de janvier, février et mars 2017.

Ce bulletin vous fournit différentes données concernant la circulation aérienne en Ile-de-France durant les trois derniers mois écoulés, telles que les répartitions entre configurations Est et Ouest, les altitudes d'interceptions d'ILS effectivement suivies sur les trois principaux aéroports franciliens et les statistiques d'approches en descente continue.

Le site du Ministère de la Transition écologique et solidaire se modernise. Sa nouvelle version est opérationnelle depuis le 7 février 2017.

L'application ENTRACT, outil de visualisation des trajectoires des journées caractéristiques aux abords des 11 principales plateformes françaises, est désormais accessible depuis le site du Ministère à l'emplacement suivant :

[Accueil > Politiques publiques > Aviation civile > Riverains des aéroports > ENTRACT, outil de visualisation des trajectoires aériennes](#)

Ou directement à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/entract-outil-visualisation-des-trajectoires-aeriennes>

Vous pourrez retrouver ce bulletin ainsi que beaucoup d'autres informations sur la circulation aérienne à destination des riverains des aéroports parisiens sur notre site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr>.

Suivre le fil d'Ariane : [Politiques publiques / de A à Z > Aviation civile > Riverains des aéroports > Riverains des aéroports parisiens](#).

Vous pouvez vous abonner à la version électronique de ce bulletin en adressant votre demande à l'adresse mail environnement-dsna@aviation-civile.gouv.fr, et nous faire part des éventuelles propositions d'évolutions que vous souhaiteriez apporter à ce bulletin.

Maurice GEORGES

Directeur des services de la navigation aérienne



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



TRAFIC DES AÉROPORTS

	nombre de mouvements du mois	évolution même mois année précédente	cumul sur année en cours	évolution du cumul	jour de pointe	
CDG	janvier	+2,52%	36 616	2,52%	02 janvier	1 311
	février	+1,96%	70 495	0,52%	24 février	1 292
	mars	+0,83%	109 069	0,63%	30 mars	1 385
ORLY	janvier	+3,29%	17 359	3,29%	02 janvier	684
	février	+0,86%	34 155	0,30%	24 février	675
	mars	+0,12%	52 973	0,23%	31 mars	763
LE BOURGET	janvier	+10,91%	3 894	10,91%	20 janvier	210
	février	+10,83%	7 605	8,97%	08 février	167
	mars	+7,02%	12 389	8,21%	08 mars	205

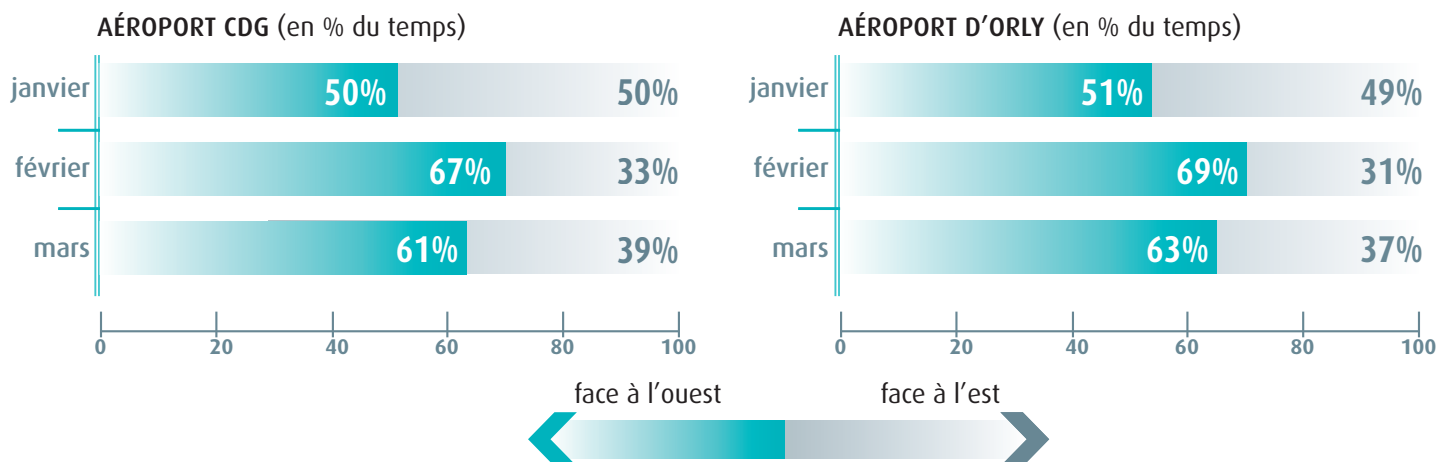
Ces chiffres concernent l'ensemble des vols IFR (vols aux instruments) contrôlés par la navigation aérienne. Outre le trafic commercial, ils incluent les vols militaires, sanitaires et d'État notamment.



CONFIGURATIONS




Les avions décollent et atterrissent face au vent. Deux dispositifs de circulation aérienne existent ainsi autour des aéroports parisiens :

- un dispositif dit " configuration face à l'ouest " pour les atterrissages et les décollages lorsque le vent vient de l'ouest.
- un dispositif dit " configuration face à l'est " pour les atterrissages et les décollages lorsque le vent vient de l'est.







RÉPARTITION DU TRAFIC PAR CATÉGORIE D'AVIONS

	CDG			ORLY			LE BOURGET		
	janvier	février	mars	janvier	février	mars	janvier	février	mars
 Gros porteurs >137 tonnes	25,94%	25,00%	25,14%	8,81%	8,22%	7,53%	0,53%	0,36%	0,47%
 Moyens porteurs <137 tonnes	74,02%	74,94%	74,81%	91,12%	91,78%	92,46%	65,47%	61,91%	61,27%
 Avions légers <5,7 tonnes	0,04%	0,06%	0,05%	0,07%	0,00%	0,01%	34,00%	37,73%	38,26%



NON RESPECT DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

NOMBRE DE MANQUEMENTS RELEVÉS



	janvier	février	mars
 CDG		Non disponible	
 ORLY	5	9	5

Le volume de protection environnementale (VPE) est un espace à l'intérieur duquel les avions au décollage ou à l'atterrissage doivent obligatoirement circuler. De tels volumes ont été définis pour les aéroports d'Orly et de Roissy-Charles de Gaulle.

Ces VPE offrent une garantie aux populations en matière de survols. Les sorties de ces volumes sont en effet détectées, analysées et, si celles-ci ne sont pas justifiées au regard de la sécurité ou des instructions données par le contrôle aérien, elles sont soumises à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) qui peut alors prononcer une sanction.



DÉLESTAGE DE KÉROSÈNE

	janvier	février	mars
 CDG	1	0	1
 ORLY	0	0	0

Le délestage de carburant est une procédure exceptionnelle, mise en œuvre en cas de retour vers l'aéroport de départ. Il a pour but de faire baisser le poids de l'appareil pour rendre possible l'atterrissage. Il s'effectue à une altitude supérieure à 2000 m en dehors des zones urbanisées et sans retombées au sol.



UTILISATION DES SEUILS DE PISTE CDG

Nombre de mouvements

janvier	36 616	février	33 879	mars	38 574
---------	--------	---------	--------	------	--------

Les pourcentages sont calculés par rapport au nombre total de mouvement (décollages, atterrissages) de la plateforme.

FACE À L'OUEST

DÉCOLLAGES

janvier	11,91%
février	15,89%
mars	13,87%

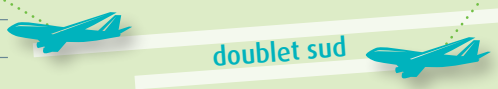
ATTERRISSAGES

janvier	9,56%
février	12,57%
mars	10,82%



DÉCOLLAGES

janvier	14,07%
février	18,60%
mars	16,18%



ATTERRISSAGES

janvier	16,50%
février	21,56%
mars	19,49%



FACE À L'EST

DÉCOLLAGES

janvier	10,10%
février	6,46%
mars	8,20%

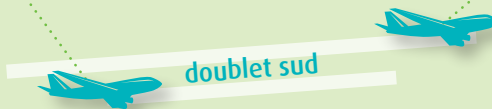


ATTERRISSAGES

janvier	9,86%
février	6,44%
mars	8,04%

DÉCOLLAGES

janvier	13,91%
février	9,10%
mars	11,79%



ATTERRISSAGES

janvier	14,09%
février	9,38%
mars	11,61%



UTILISATION DES DOUBLETS CDG

Répartition mensuelle d'utilisation des doublets de piste.

	janvier	février	mars
doublet nord	41,43%	41,36%	40,93%
doublet sud	58,57%	58,64%	59,07%

Répartition mensuelle d'utilisation des doublets de piste, sur la période 22h00 - 6h00.

	janvier	février	mars
doublet nord	47,43%	46,90%	45,88%
doublet sud	52,57%	53,10%	54,12%



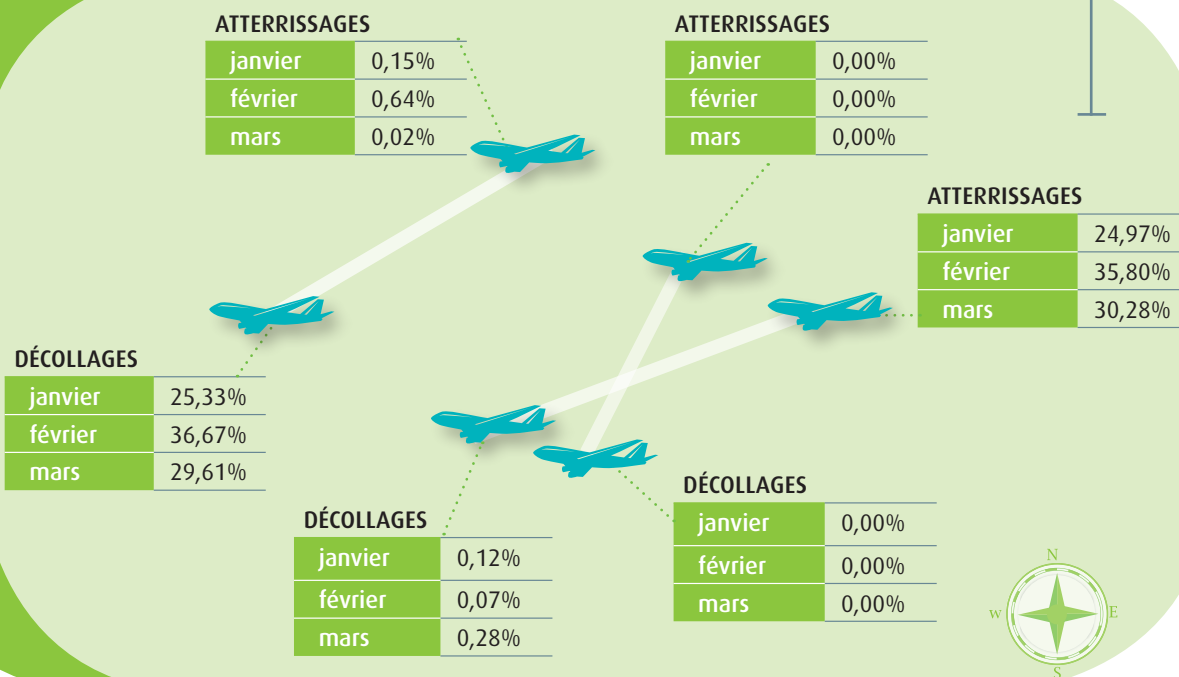
UTILISATION DES SEUILS DE PISTE ORLY

Nombre de mouvements

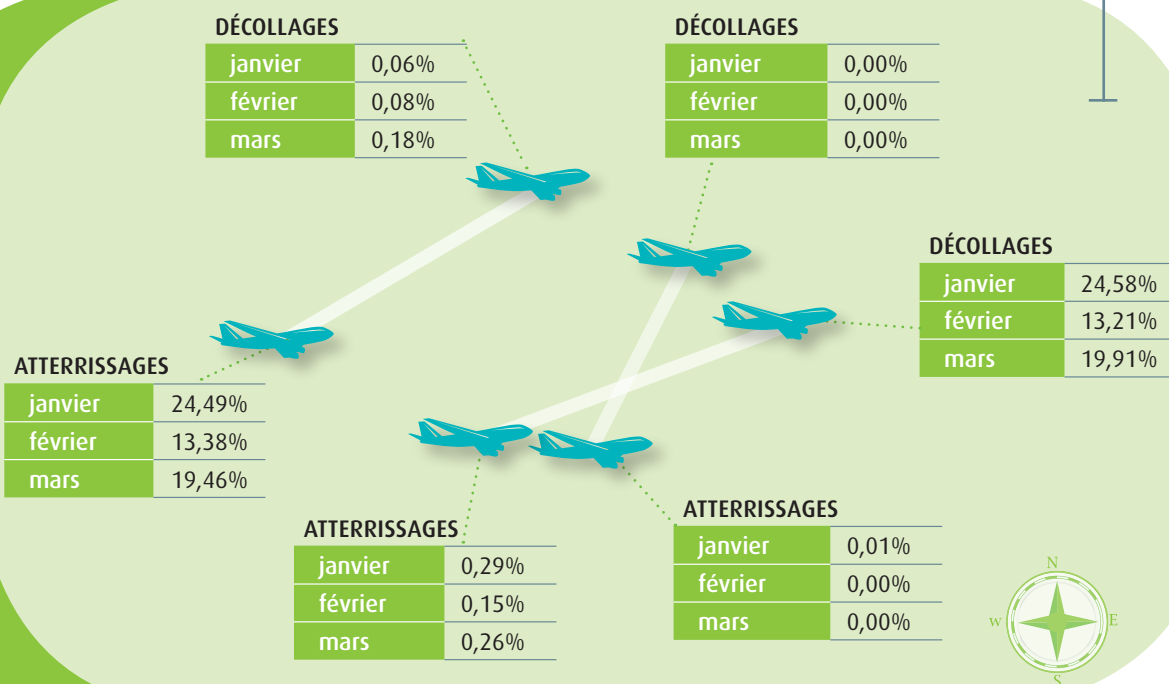
janvier	17 359	février	16 796	mars	18 818
---------	--------	---------	--------	------	--------

Les pourcentages sont calculés par rapport au nombre total de mouvement (décollages, atterrissages) de la plateforme.

FACE À L'OUEST



FACE À L'EST





ALTITUDE D'INTERCEPTION DES ILS

Dans la phase finale de vol, les avions utilisent l'ILS (*Instrument Landing System*), système d'atterrissage aux instruments, qui les guide jusqu'à la piste sur une pente régulière de 5,24%. L'interception de l'ILS s'effectue généralement après une phase de vol en palier. L'altitude d'interception varie de 600 mètres à 1500 mètres.

CDG

FACE EST	janvier	février	mars
1 500 m	5,42%	4,46%	4,08%
1 200 m	88,28%	87,07%	89,39%
900 m	6,13%	8,33%	6,37%
600 m	0,17%	0,14%	0,16%

janvier	février	mars	FACE OUEST
97,55%	97,29%	98,21%	1 500 m
2,13%	2,19%	1,63%	1 200 m
0,29%	0,45%	0,14%	900 m
0,03%	0,07%	0,01%	600 m



FACE EST	janvier	février	mars
1 500 m	96,55%	95,32%	95,98%
1 200 m	3,05%	4,27%	3,60%
900 m	0,36%	0,35%	0,38%
600 m	0,05%	0,06%	0,04%

janvier	février	mars	FACE OUEST
4,45%	3,43%	3,55%	1 500 m
90,17%	91,80%	90,73%	1 200 m
5,35%	4,67%	5,61%	900 m
0,03%	0,10%	0,11%	600 m



ORLY

FACE EST	janvier	février	mars
1 500 m	55,21%	56,45%	54,49%
1 200 m	35,68%	31,18%	34,47%
900 m	8,94%	12,19%	10,90%
600 m	0,17%	0,18%	0,14%

janvier	février	mars	FACE OUEST
82,38%	79,49%	76,66%	1 200 m
17,53%	20,29%	23,25%	900 m
0,09%	0,22%	0,09%	600 m



LE BOURGET

FACE EST	janvier	février	mars
900 m	98,92%	97,89%	98,22%
600 m	1,08%	2,11%	1,78%

janvier	février	mars	FACE OUEST
54,38%	56,48%	54,52%	1 500 m
43,36%	41,85%	43,34%	900 m
2,26%	1,67%	2,14%	600 m





APPROCHES EN DESCENTE CONTINUE

Habituellement, la phase de descente comporte des paliers à faible altitude qui nécessitent une reprise de poussée des réacteurs et l'utilisation de dispositifs hypersustentateurs (becs de bord d'attaque, volets de bord de fuite).

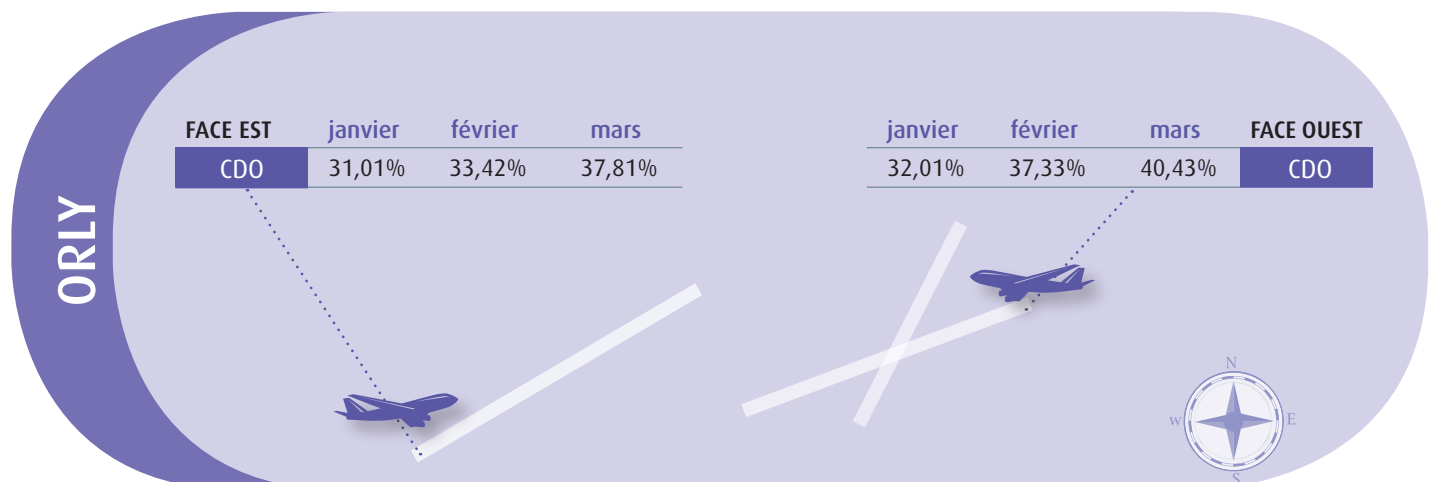
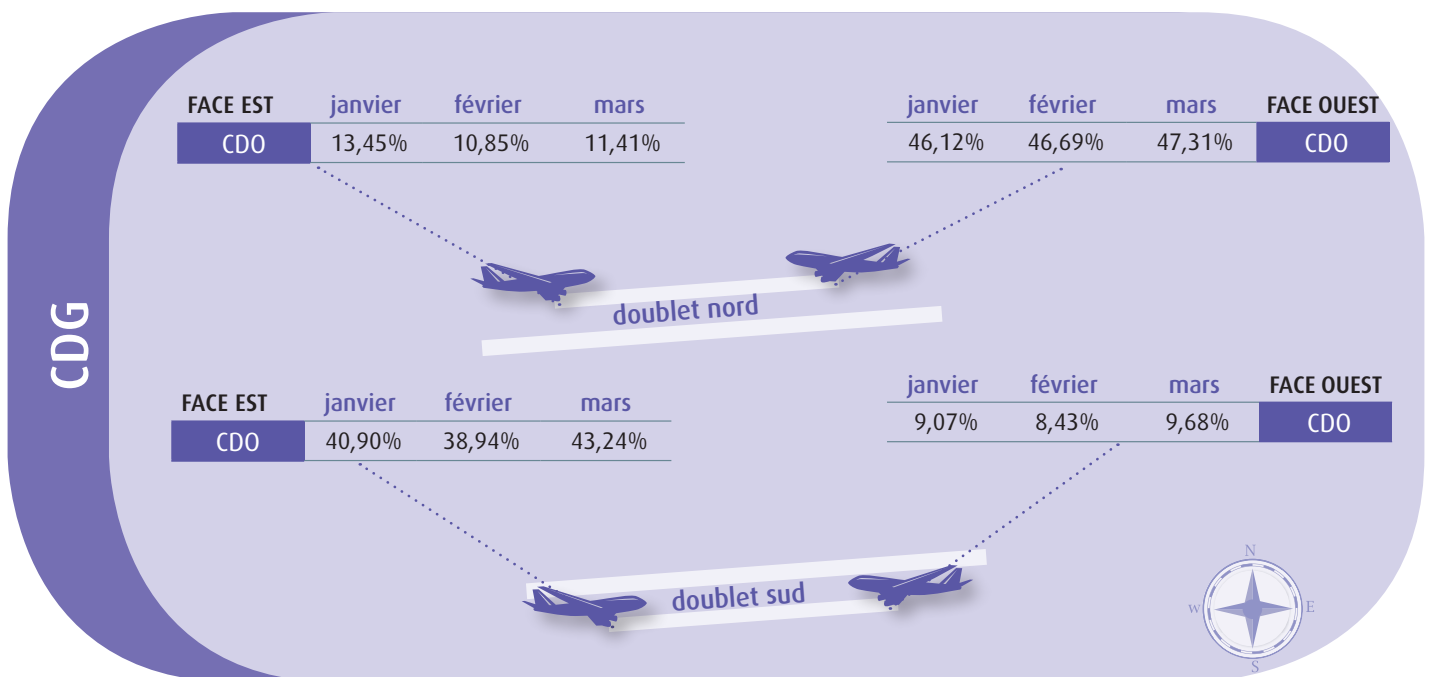
L'approche en descente continue (CDO – *Continuous Descent Operation*) est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aéroport en évitant ces paliers inutiles, à l'exclusion du possible palier d'interception de l'ILS. Ce type d'approche permet ainsi de réduire de façon significative le bruit en zone terminale ainsi que la consommation de carburant et les émissions gazeuses des aéronefs lorsqu'elle débute à haute altitude.

Pour quantifier le taux d'approches en descente continue dans sa partie sonore, la DSNA a adopté le critère suivant :

Une approche réalisée par un aéronef est classée "CDO" si, sous le niveau de vol FL 60 (environ 2000 m), elle ne présente pas plus d'une phase de palier d'un maximum de 2,5 Nm (environ 4,5 km).

Ce critère est celui utilisé sur d'autres plateformes internationales telles que Londres – Heathrow.

Les chiffres donnés ci-dessous correspondent à l'application de ces critères aux données radar.



Direction générale de l'Aviation civile
DSNA, mission Environnement
50 rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15

