



## 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
<b>CDG</b>	
Utilisation des seuils de piste.....	p.4
Utilisation des doublets.....	p.4
<b>ORLY</b>	
Utilisation des seuils de piste.....	p.5
<b>CDG-ORLY-LE BOURGET</b>	
Altitude d'interception des ILS.....	p.6
<b>CDG-ORLY</b>	
Approches en descente continue...	p.7



## ÉDITO

J'ai le plaisir de vous adresser le bulletin d'information n°21 sur le trafic aérien en Île-de-France pour les mois de juillet, août et septembre 2012.

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

Par ailleurs, et comme depuis de nombreux mois, vous pourrez constater qu'aucun délestage de kérosène n'est intervenu durant cet été 2012. Cet événement extrêmement rare ne se produit, en effet, que dans des cas bien particuliers où la sécurité impose de faire atterrir un avion qui vient de décoller et dont la masse maximale autorisée à l'atterrissage est inférieure à la masse maximale autorisée au décollage. Les sorties des volumes de protection environnementale (VPE) sont, quant à elles, systématiquement et automatiquement relevées et analysées par mes services afin de déterminer les cas avérés non justifiés pour des raisons de sécurité ou pour des raisons météorologiques. Les manquements mentionnés dans ce bulletin correspondent à ces situations qui sont communiquées à l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).

À noter que 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](mailto:environnement-dsna@aviation-civile.gouv.fr). Vous pourrez également retrouver ce bulletin ainsi que beaucoup d'autres informations sur la circulation aérienne à destination des riverains des aéroports sur notre site internet : <http://www.developpement-durable.gouv.fr> rubrique « Secteur Aérien » / « Passagers-Riverains » dans l'article intitulé « L'information des riverains des aéroports ».

**Maurice GEORGES**

Directeur des services de la Navigation aérienne





## 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	juillet	44 617	-3,70%	289 941	-2,93%	5 juillet	1 520
	août	44 124	-4,10%	334 065	-3,09%	31 août	1 508
	sept.	42 903	-3,97%	376 968	-3,19%	3 sept.	1 559
ORLY	juillet	21 601	+3,68%	136 228	-0,16%	6 juillet	797
	août	19 124	+2,60%	155 352	+0,17%	31 août	717
	sept.	20 976	+1,50%	176 328	+0,33%	3 sept.	817
LE BOURGET	juillet	5 327	-7,65%	33 622	-6,24%	5 juillet	259
	août	3 538	+1,99%	37 160	-5,52%	29 août	209
	sept.	5 381	-5,56%	42 541	-5,52%	13 sept.	230

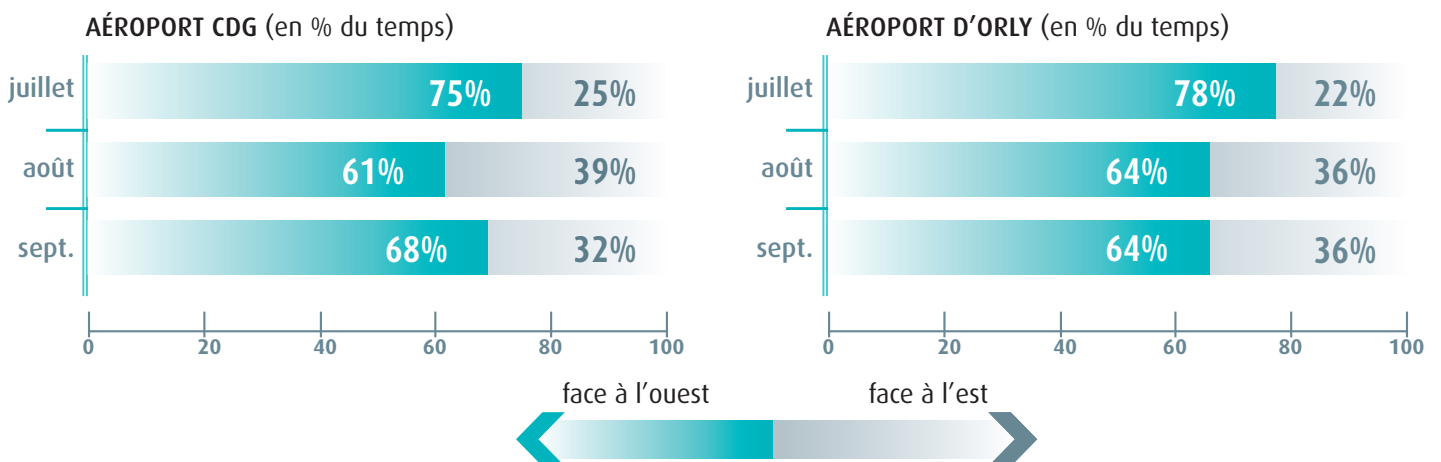
Ces chiffres concernent l'ensemble des vols IFR (vols aux instruments) contrôlés par la navigation aérienne. Outre le trafic commercial, ils incluent les vols militaires, sanitaires et d'État notamment.



## 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		
	juillet	août	sept.	juillet	août	sept.	juillet	août	sept.
 Gros porteurs >137 tonnes	25,18%	25,22%	23,88%	8,04%	8,81%	7,25%	1,25%	0,78%	1,35%
 Petits porteurs <137 tonnes	74,79%	74,76%	76,08%	91,90%	91,13%	92,71%	65,42%	59,41%	63,50%
 Avions légers <5,7 tonnes	0,03%	0,02%	0,04%	0,06%	0,06%	0,04%	33,33%	39,81%	35,15%



## NON RESPECT DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

### NOMBRE DE MANQUEMENTS RELEVÉS

	juillet	août	sept.
CDG	0	3	0
ORLY	1	4	1

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

	juillet	août	sept.
CDG	0	0	0
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

juillet	44 617	août	44 124	sept.	42 903
---------	--------	------	--------	-------	--------

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

FACE À L'OUEST

DÉCOLLAGES

juillet	18,63%
août	15,03%
sept.	16,06%

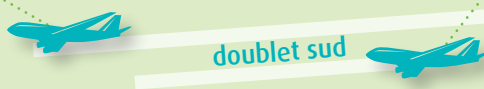
ATTERRISSAGES

juillet	14,71%
août	11,61%
sept.	13,17%



DÉCOLLAGES

juillet	20,09%
août	17,58%
sept.	18,13%



ATTERRISSAGES

juillet	23,74%
août	20,49%
sept.	21,16%



FACE À L'EST

ATTERRISSAGES

juillet	4,85%
août	7,46%
sept.	6,48%



DÉCOLLAGES

juillet	4,56%
août	7,31%
sept.	6,44%

ATTERRISSAGES

juillet	6,73%
août	10,37%
sept.	9,22%



DÉCOLLAGES

juillet	6,69%
août	10,14%
sept.	9,35%



## UTILISATION DES DOUBLETS CDG

Répartition mensuelle d'utilisation des doublets de piste.

	juillet	août	sept.
doublet nord	42,75%	41,41%	42,15%
doublet sud	57,25%	58,59%	57,85%

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

	juillet	août	sept.
doublet nord	44,97%	45,41%	46,85%
doublet sud	55,03%	54,59%	53,15%



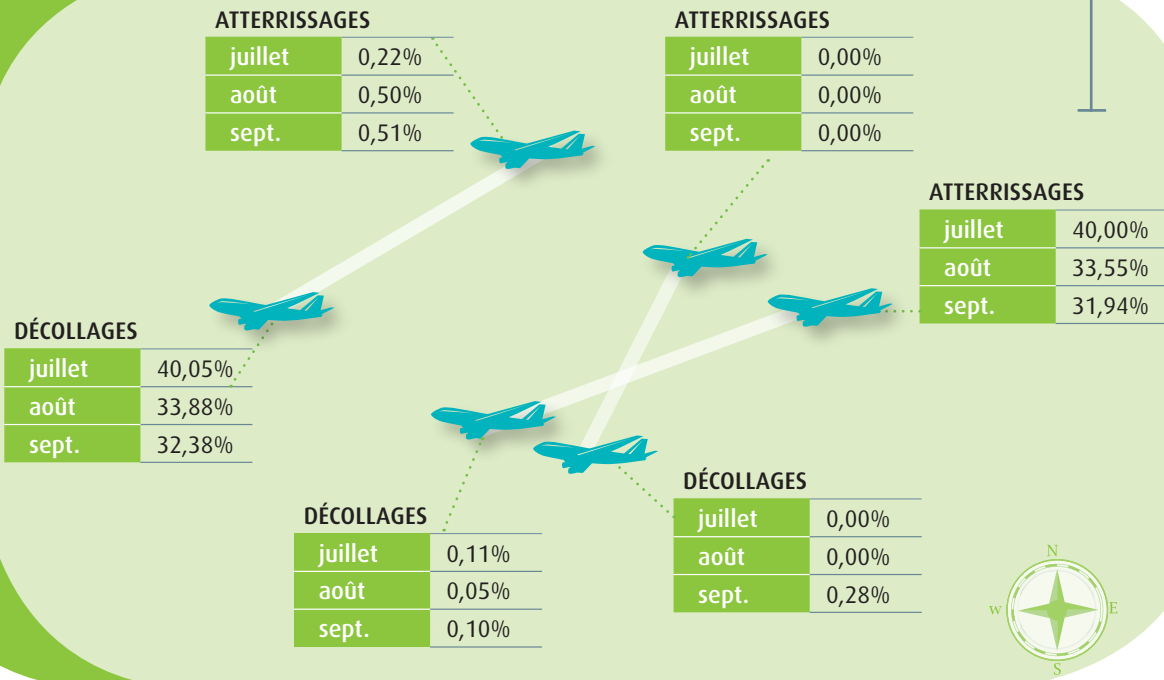
# UTILISATION DES SEUILS DE PISTE ORLY

## Nombre de mouvements

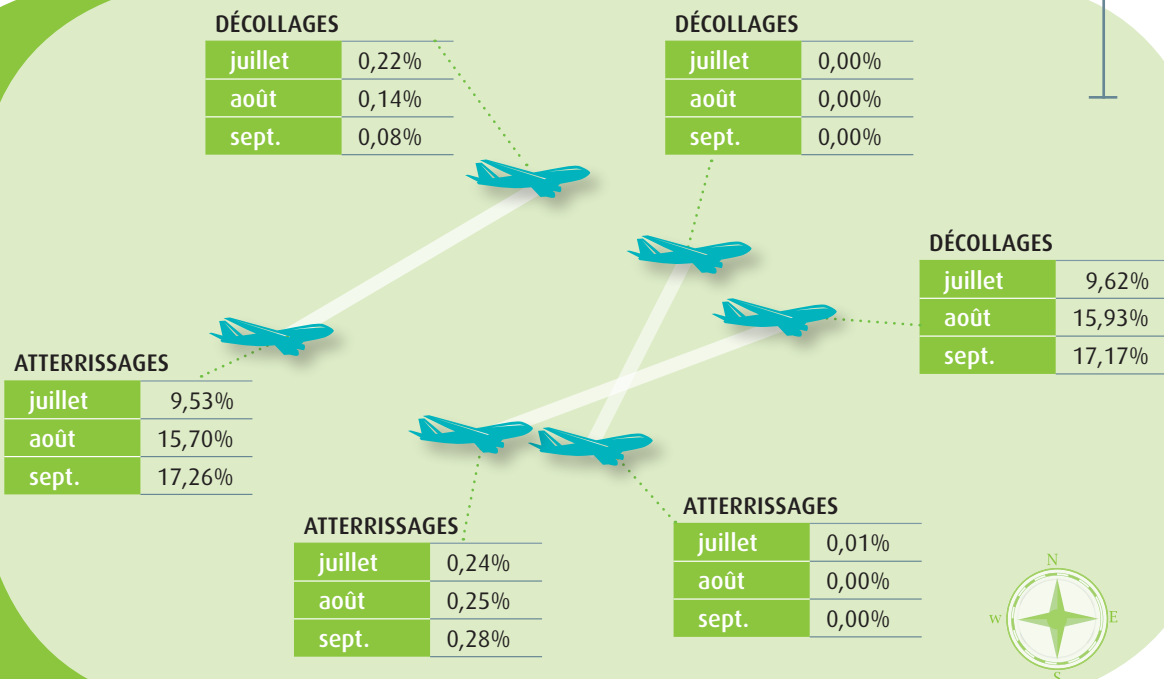
juillet	21 601	août	19 124	sept.	20 976
---------	--------	------	--------	-------	--------

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	juillet	août	sept.
1 500 m	3,74%	3,40%	4,20%
1 200 m	94,98%	94,32%	92,28%
900 m	1,15%	2,28%	3,34%
600 m	0,13%	0,00%	0,18%

juillet	août	sept.	FACE OUEST
96,61%	93,67%	98,26%	1 500 m
2,82%	5,97%	1,54%	1 200 m
0,40%	0,20%	0,18%	900 m
0,17%	0,16%	0,02%	600 m



doublet nord

FACE EST	juillet	août	sept.
1 500 m	87,82%	81,49%	91,87%
1 200 m	11,71%	17,94%	7,72%
900 m	0,37%	0,46%	0,28%
600 m	0,10%	0,11%	0,13%

juillet	août	sept.	FACE OUEST
2,77%	2,76%	4,14%	1 500 m
95,21%	96,09%	94,70%	1 200 m
1,82%	1,04%	1,09%	900 m
0,20%	0,11%	0,07%	600 m



doublet sud



FACE OUEST

ORLY

FACE EST	juillet	août	sept.
1 500 m	53,16%	46,50%	51,07%
1 200 m	31,18%	35,01%	32,96%
900 m	15,37%	17,92%	15,78%
600 m	0,29%	0,57%	0,19%

juillet	août	sept.	FACE OUEST
67,27%	73,40%	73,97%	1 200 m
31,73%	26,16%	25,94%	900 m
1,00%	0,44%	0,09%	600 m



LE BOURGET

FACE EST	juillet	août	sept.
900 m	97,64%	96,82%	96,36%
600 m	2,36%	3,18%	3,64%

juillet	août	sept.	FACE OUEST
42,42%	46,92%	47,79%	1 500 m
54,45%	50,00%	49,94%	900 m
3,13%	3,08%	2,27%	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).

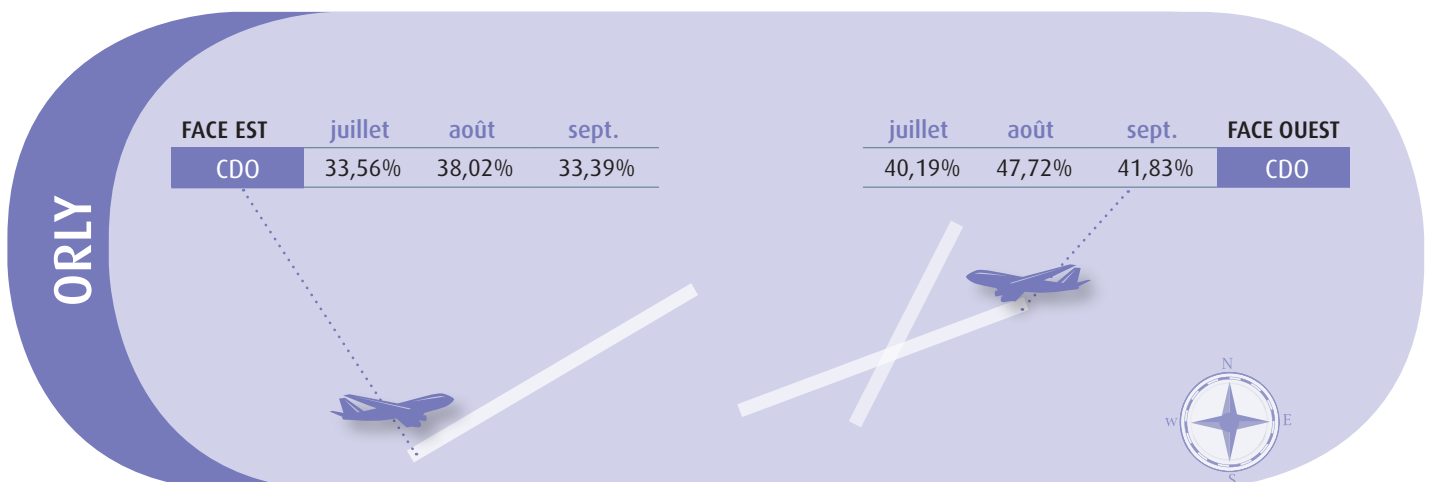
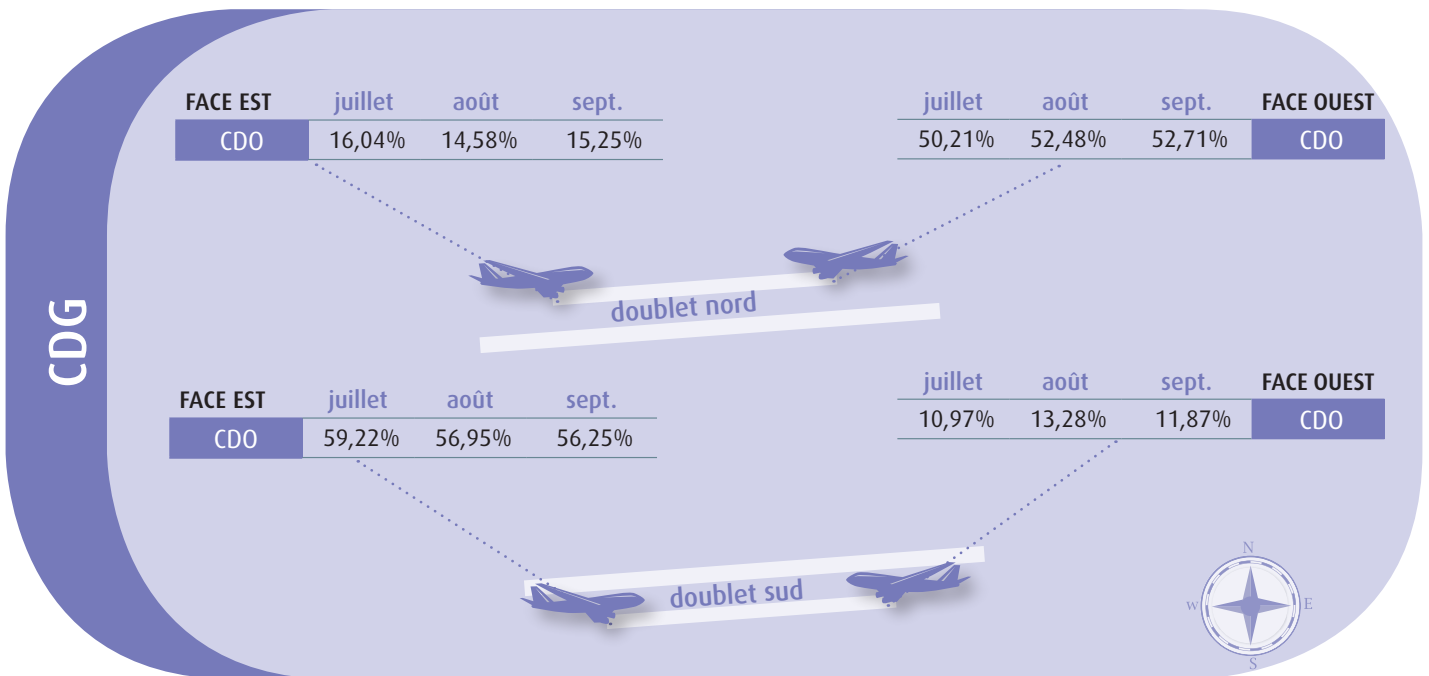
L'approche en descente continue (CDO – *Continuous Descent Operation*) est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aéroport en évitant ces paliers inutiles, à l'exclusion du possible palier d'interception de l'ILS. Ce type d'approche permet ainsi de réduire de façon 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

