



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°22 sur le trafic aérien en Île-de-France pour les mois d'octobre, novembre et décembre 2012.

Je vous présente également mes meilleurs vœux pour cette année 2013 qui nous permettra de prolonger le dialogue entre les riverains des aéroports et la DSNA, afin de contribuer au mieux à un développement durable de la navigation aérienne.

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.

Je vous informe par ailleurs qu'une campagne de mesure de bruit a été effectuée en 2012 à l'ouest de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, en configuration face à l'Est. Cette étude a permis de comparer la situation actuelle avec la situation antérieure mesurée à l'automne 2011. Les rapports d'évaluation de l'impact sonore sont désormais disponibles sur le site Internet du Ministère à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr> / « Secteur Aérien » / « Passagers-Riverains », dans la rubrique intitulée « Riverains des aéroports : s'informer » / « Riverains des aéroports parisiens ».

Pour comprendre l'analyse des dits rapports, vous pouvez acquérir, de manière interactive et didactique, des notions de base en acoustique et des informations simples et précises sur la manière dont sont mesurés et calculés les différents indices de bruit en utilisant VISIOBRUIT, un outil pédagogique destiné au grand public développé par la DSNA. Cet outil informatique est intégré dans une cabine de la Maison de l'Environnement de Paris-Charles de Gaulle depuis le début de l'année 2011, et sera prochainement accessible à la Maison de l'Environnement de Paris-Orly et sur le site Internet du Ministère.

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. 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> / « Secteur Aérien ».

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	oct.	-3,37%	419 618	-3,21%	18 oct.	1 457
	nov.	-2,42%	458 408	-3,14%	09 nov.	1 375
	déc.	-3,81%	497 127	-3,19%	21 déc.	1 399
ORLY	oct.	+4,35%	196 934	+0,73%	01 oct.	734
	nov.	+0,76%	215 490	+0,73%	23 nov.	706
	déc.	+2,18%	234 067	+0,85%	21 déc.	725
LE BOURGET	oct.	+2,14%	47 784	-4,74%	25 oct.	223
	nov.	-10,93%	52 119	-5,29%	16 nov.	199
	déc.	-2,54%	55 992	-5,10%	06 déc.	196

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.

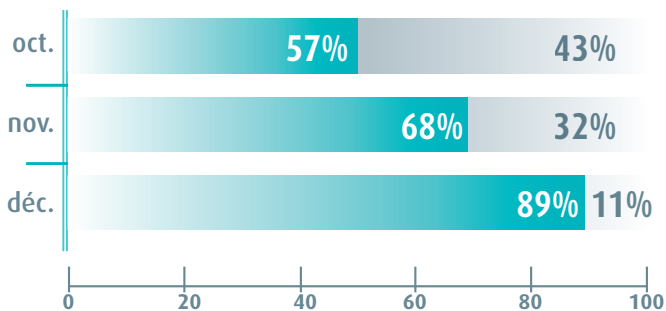


CONFIGURATIONS

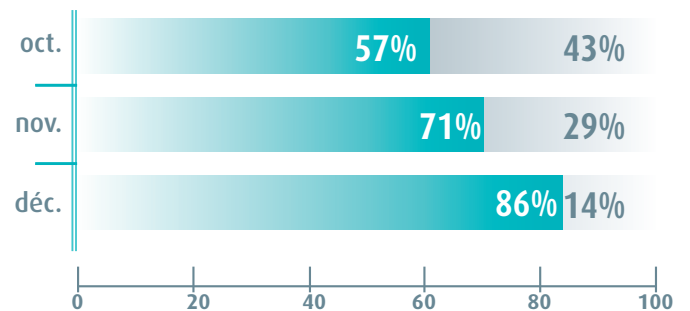
Les avions décollent et atterrissent face au vent. Deux dispositifs de circulation aérienne existent ainsi autour des aéroports parisiens :

- 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.

AÉROPORT CDG (en % du temps)






AÉROPORT D'ORLY (en % du temps)





RÉPARTITION DU TRAFIC PAR CATÉGORIE D'AVIONS

	CDG			ORLY			LE BOURGET		
	oct.	nov.	déc.	oct.	nov.	déc.	oct.	nov.	déc.
 Gros porteurs >137 tonnes	23,53%	24,06%	24,55%	6,21%	6,82%	7,68%	0,99%	1,31%	0,89%
 Petits porteurs <137 tonnes	76,44%	75,92%	75,43%	93,69%	93,14%	92,24%	64,39%	63,84%	65,57%
 Avions légers <5,7tonnes	0,03%	0,02%	0,02%	0,10%	0,04%	0,08%	34,62%	34,85%	33,54%



NON RESPECT DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

NOMBRE DE MANQUEMENTS RELEVÉS

	oct.	nov.	déc.
CDG	0	0	0
ORLY	0	0	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

	oct.	nov.	déc.
CDG	1	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

oct.	42 650	nov.	38 790	déc.	38 719
------	--------	------	--------	------	--------

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

FACE À L'OUEST

DÉCOLLAGES

oct.	12,67%
nov.	15,44%
déc.	19,05%

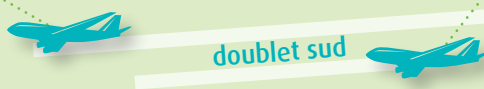
ATTERRISSAGES

oct.	10,17%
nov.	12,52%
déc.	14,71%



DÉCOLLAGES

oct.	14,33%
nov.	18,40%
déc.	23,68%



ATTERRISSAGES

oct.	16,87%
nov.	21,87%
déc.	28,19%



FACE À L'EST

ATTERRISSAGES

oct.	9,48%
nov.	6,26%
déc.	2,80%

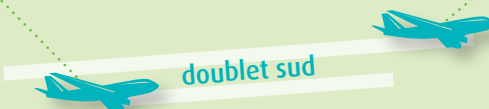


DÉCOLLAGES

oct.	9,87%
nov.	7,04%
déc.	3,38%

ATTERRISSAGES

oct.	13,49%
nov.	9,36%
déc.	4,36%



DÉCOLLAGES

oct.	13,12%
nov.	9,11%
déc.	3,83%



UTILISATION DES DOUBLETS CDG

Répartition mensuelle d'utilisation des doublets de piste.

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

	oct.	nov.	déc.
doublet nord	42,19%	41,26%	39,94%
doublet sud	57,81%	58,74%	60,06%

	oct.	nov.	déc.
doublet nord	43,55%	43,54%	41,34%
doublet sud	56,45%	56,46%	58,66%



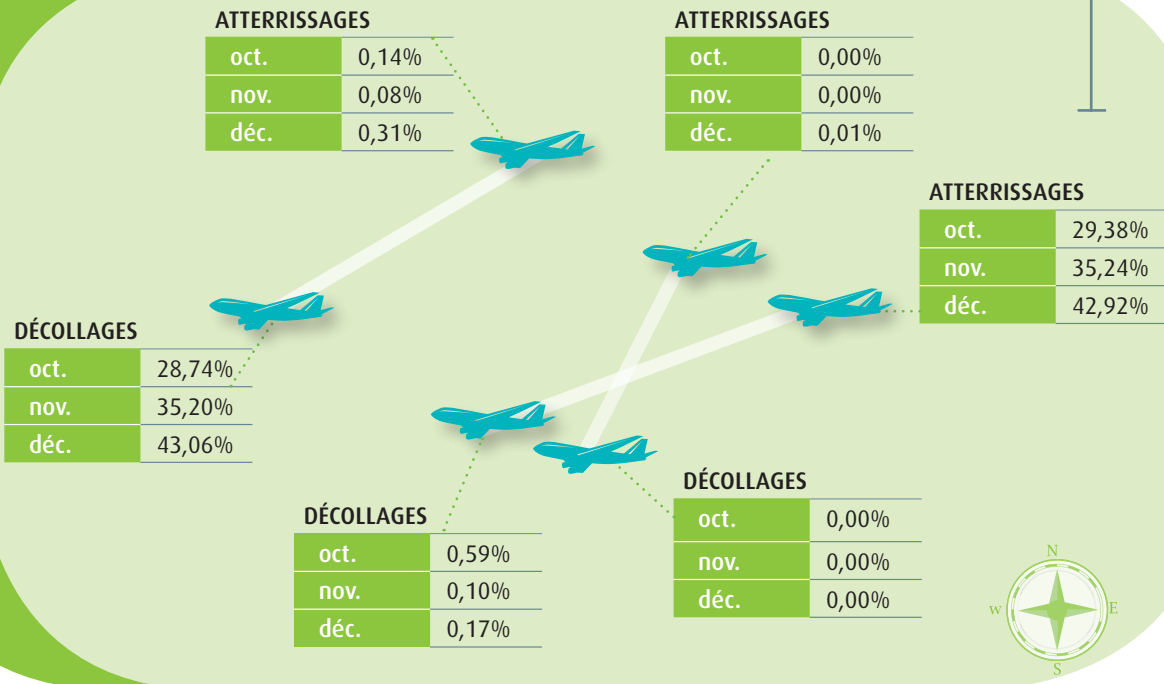
UTILISATION DES SEUILS DE PISTE ORLY

Nombre de mouvements

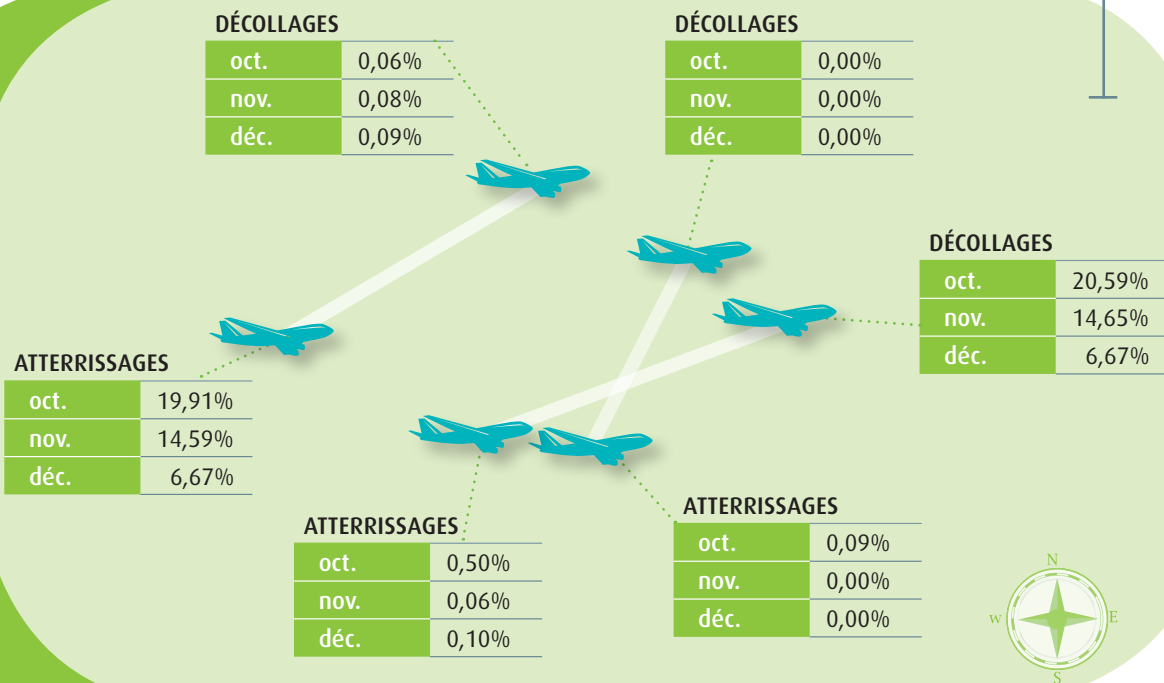
oct.	20 606	nov.	18 556	déc.	18 577
------	--------	------	--------	------	--------

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	oct.	nov.	déc.
1 500 m	3,83%	3,81%	4,69%
1 200 m	93,55%	92,83%	91,64%
900 m	2,55%	2,87%	3,13%
600 m	0,07%	0,49%	0,54%

oct.	nov.	déc.	FACE OUEST
98,92%	98,76%	98,83%	1 500 m
0,92%	0,97%	0,98%	1 200 m
0,14%	0,19%	0,12%	900 m
0,02%	0,08%	0,07%	600 m



FACE EST	oct.	nov.	déc.
1 500 m	98,05%	97,42%	97,30%
1 200 m	1,47%	2,00%	2,00%
900 m	0,39%	0,25%	0,29%
600 m	0,09%	0,33%	0,41%

oct.	nov.	déc.	FACE OUEST
3,94%	3,90%	4,45%	1 500 m
94,97%	94,91%	94,39%	1 200 m
1,03%	1,13%	1,12%	900 m
0,06%	0,06%	0,04%	600 m



ORLY

FACE EST	oct.	nov.	déc.
1 500 m	51,26%	53,02%	52,26%
1 200 m	35,06%	34,42%	36,94%
900 m	13,17%	12,38%	10,56%
600 m	0,51%	0,18%	0,24%

oct.	nov.	déc.	FACE OUEST
77,37%	74,69%	76,64%	1 200 m
22,32%	25,13%	23,22%	900 m
0,31%	0,18%	0,14%	600 m



LE BOURGET

FACE EST	oct.	nov.	déc.
900 m	95,74%	96,89%	97,34%
600 m	4,26%	3,11%	2,66%

oct.	nov.	déc.	FACE OUEST
48,54%	53,19%	53,65%	1 500 m
48,76%	44,76%	44,64%	900 m
2,70%	2,05%	1,71%	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).

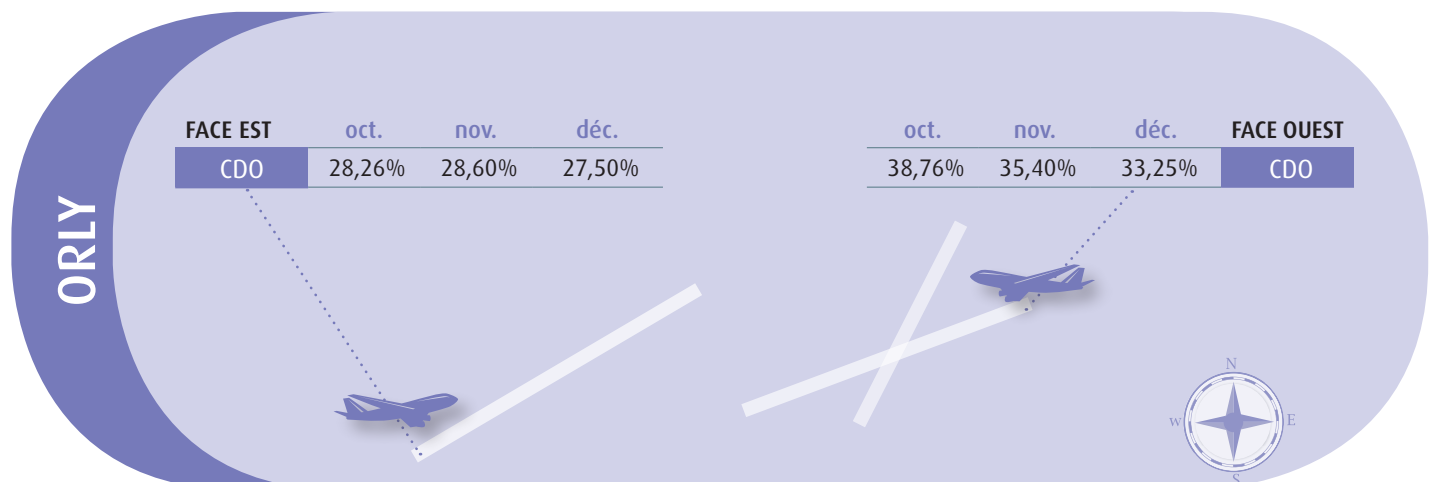
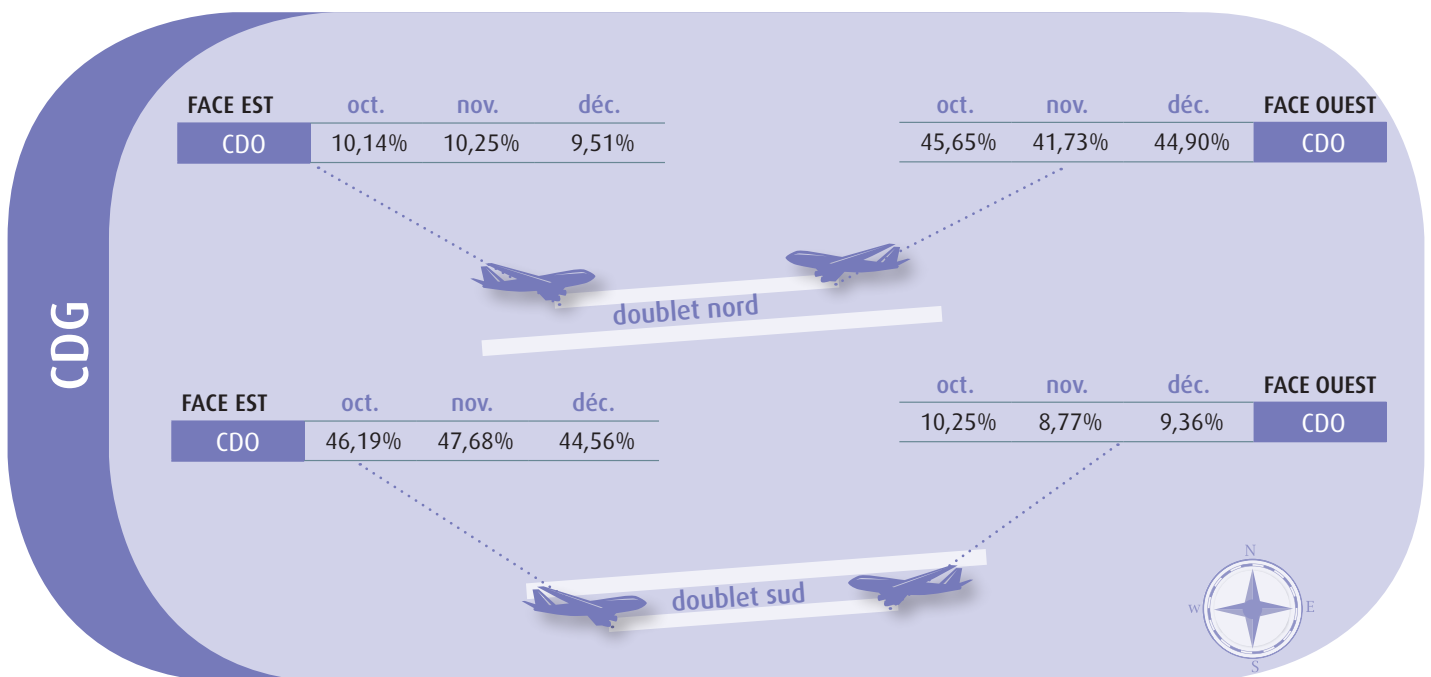
L'approche en descente continue (CDO – *Continuous Descent Operation*) est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aéroport en évitant ces paliers inutiles, à l'exclusion du possible palier d'interception de l'ILS. Ce type d'approche permet ainsi de réduire de façon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

