



## 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°23 sur le trafic aérien en Île-de-France pour les mois de janvier, février et mars 2013.

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.

Le 7 mars 2013, la procédure de descente continue dite « Approche CDO DEVIM » a fait l'objet d'une publication dans l'information aéronautique permanente, après une période d'évaluation. Cette procédure est utilisable de 00h30 à 05h00 (heure locale) pour les arrivées du Nord-Est vers l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Avec la publication de cette procédure, la DSNA poursuit un de ses objectifs environnementaux de réduction des nuisances générées par les aéronefs. Grâce à la suppression des phases de vol en paliers, la descente continue permet de réduire les nuisances sonores autour des aéroports ainsi que la consommation de carburant, et donc les émissions de CO<sub>2</sub>. Ainsi, un Boeing 747-400 (286 tonnes) qui réalise une approche en descente continue dès 3500 m d'altitude économise environ 75 kg de carburant, soit un gain de 235 kg de CO<sub>2</sub>.

Vous pourrez 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 » / « Passagers-Riverains » dans la rubrique intitulée « 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	janvier	37 311	-5,33%	37 311	-5,33%	03 janvier	1 336
	février	35 346	-0,84%	72 657	-4,81%	28 février	1 390
	mars	39 459	-5,64%	112 116	-5,10%	08 mars	1 402
ORLY	janvier	17 355	-2,55%	17 355	-2,55%	25 janvier	663
	février	17 032	+3,05%	34 387	-1,55%	15 février	697
	mars	19 119	-2,85%	53 506	-2,02%	29 mars	728
LE BOURGET	janvier	3 993	-3,95%	3 993	-3,95%	22 janvier	203
	février	3 808	-4,39%	7 801	-5,81%	08 février	201
	mars	4 655	-9,66%	12 456	-7,29%	27 mars	214

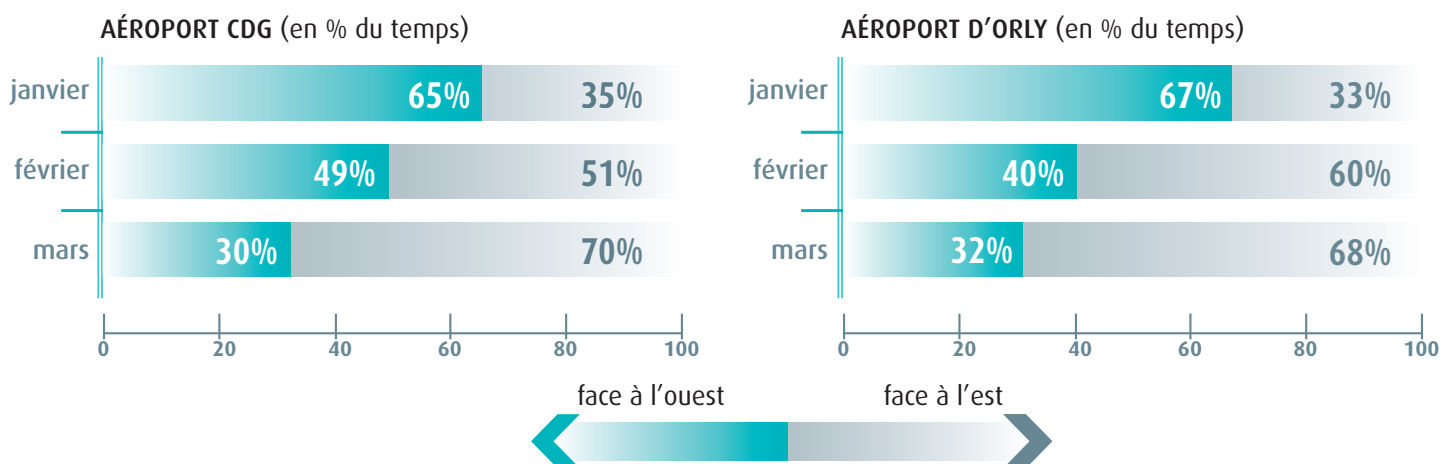
Ces chiffres concernent l'ensemble des vols IFR (vols aux instruments) contrôlés par la navigation aérienne. Outre le trafic commercial, ils incluent les vols militaires, sanitaires et d'État notamment.



## 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	25,55%	24,45%	24,80%	8,60%	7,98%	8,06%	1,15%	0,64%	0,63%
 Petits porteurs <137 tonnes	74,41%	75,49%	75,19%	91,32%	91,95%	91,90%	64,40%	60,91%	62,50%
 Avions légers <5,7tonnes	0,05%	0,06%	0,01%	0,08%	0,07%	0,04%	34,46%	38,45%	36,87%



## NON RESPECT DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

### NOMBRE DE MANQUEMENTS RELEVÉS

	janvier	février	mars
CDG	1	0	0
ORLY	0	2	3

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	0	1	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

janvier	37 311	février	35 346	mars	39 459
---------	--------	---------	--------	------	--------

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

### FACE À L'OUEST

#### DÉCOLLAGES

janvier	15,04%
février	9,73%
mars	7,59%

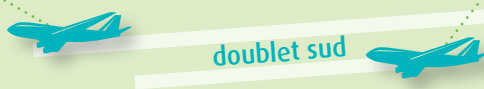
#### ATTERRISSAGES

janvier	11,56%
février	7,72%
mars	5,63%



#### DÉCOLLAGES

janvier	17,97%
février	11,86%
mars	9,08%



#### ATTERRISSAGES

janvier	21,04%
février	13,91%
mars	10,10%



### FACE À L'EST

#### ATTERRISSAGES

janvier	6,59%
février	10,97%
mars	13,40%



#### DÉCOLLAGES

janvier	7,31%
février	11,94%
mars	13,74%

#### ATTERRISSAGES

janvier	10,77%
février	17,42%
mars	20,83%



#### DÉCOLLAGES

janvier	9,73%
février	16,45%
mars	19,64%



## UTILISATION DES DOUBLETS CDG

Répartition mensuelle d'utilisation des doublets de piste.

	janvier	février	mars
doublet nord	40,50%	40,36%	40,36%
doublet sud	59,50%	59,64%	59,64%

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

	janvier	février	mars
doublet nord	42,18%	42,54%	42,02%
doublet sud	57,82%	57,46%	57,98%



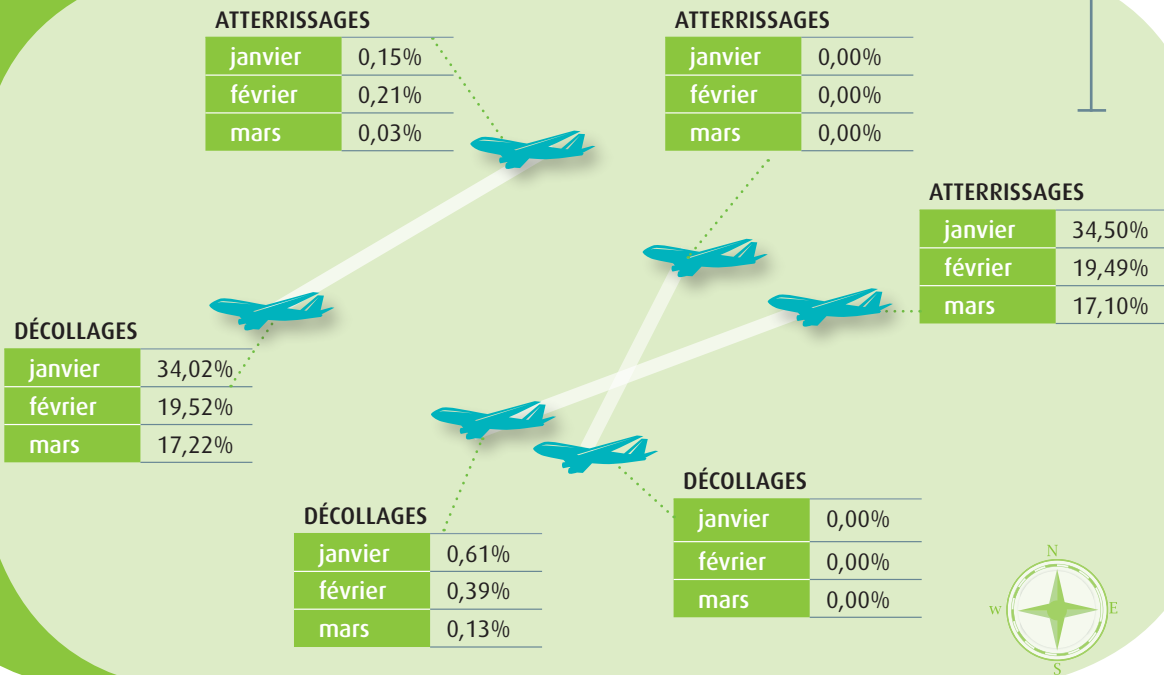
# UTILISATION DES SEUILS DE PISTE ORLY

## Nombre de mouvements

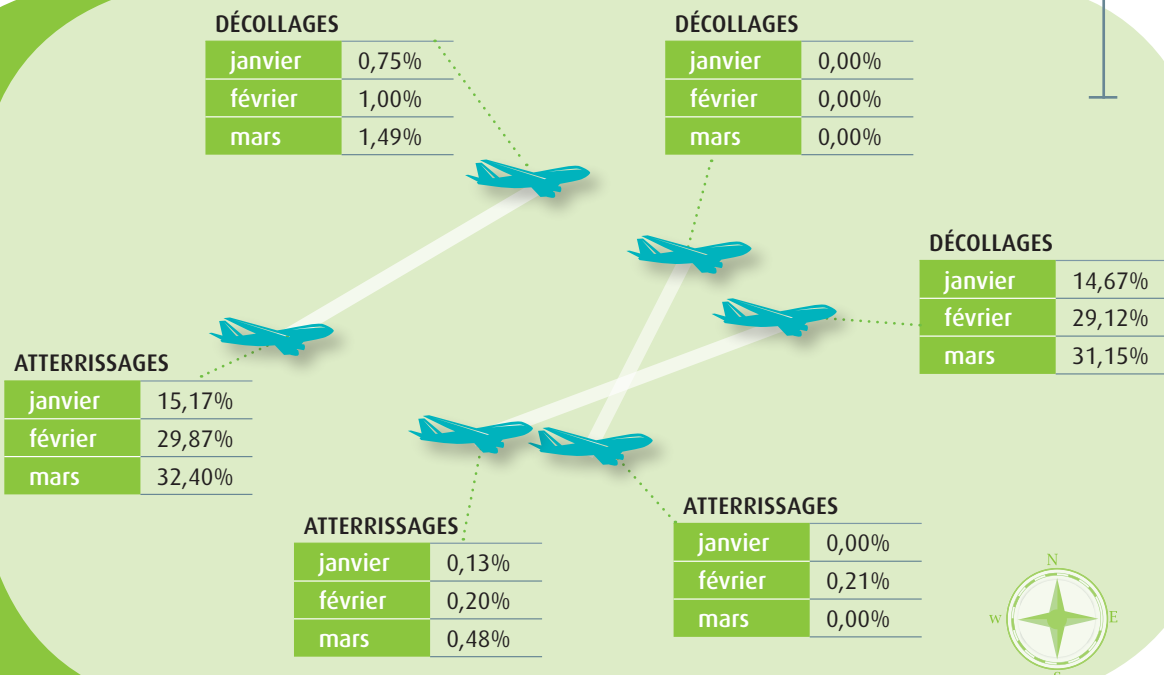
janvier	17 355	février	17 032	mars	19 119
---------	--------	---------	--------	------	--------

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	3,04%	3,67%	3,29%
1 200 m	95,35%	93,70%	93,62%
900 m	1,33%	2,42%	3,05%
600 m	0,28%	0,21%	0,04%

janvier	février	mars	FACE OUEST
98,97%	98,68%	97,66%	1 500 m
0,84%	1,03%	1,71%	1 200 m
0,12%	0,22%	0,54%	900 m
0,08%	0,07%	0,09%	600 m

doublent nord

FACE EST	janvier	février	mars
1 500 m	96,88%	98,08%	98,04%
1 200 m	2,52%	1,60%	1,76%
900 m	0,40%	0,19%	0,10%
600 m	0,20%	0,12%	0,10%

janvier	février	mars	FACE OUEST
5,39%	4,77%	4,02%	1 500 m
93,20%	92,83%	93,84%	1 200 m
1,23%	2,34%	2,04%	900 m
0,18%	0,06%	0,10%	600 m

doublent sud



ORLY

FACE EST	janvier	février	mars
1 500 m	50,72%	52,42%	52,79%
1 200 m	35,30%	37,22%	35,74%
900 m	13,56%	10,24%	11,28%
600 m	0,42%	0,12%	0,19%

janvier	février	mars	FACE OUEST
78,79%	75,44%	76,34%	1 200 m
21,11%	24,32%	23,32%	900 m
0,10%	0,23%	0,34%	600 m



LE BOURGET

FACE EST	janvier	février	mars
900 m	95,40%	96,73%	97,16%
600 m	4,60%	3,27%	2,84%

janvier	février	mars	FACE OUEST
53,27%	50,30%	47,76%	1 500 m
45,11%	47,07%	49,30%	900 m
1,62%	2,63%	2,94%	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).

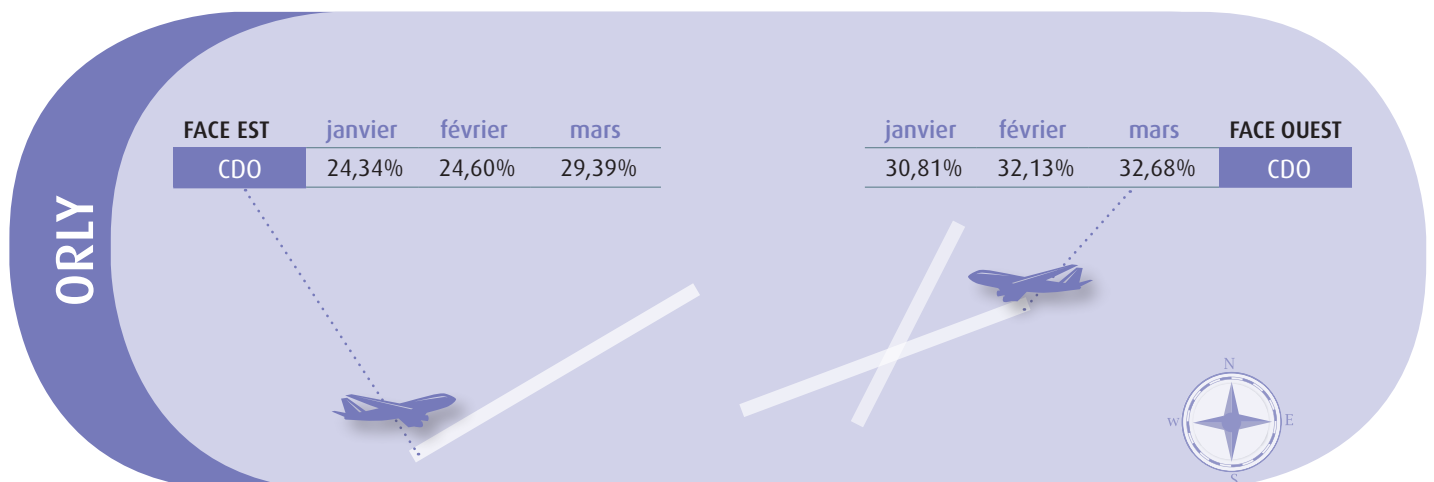
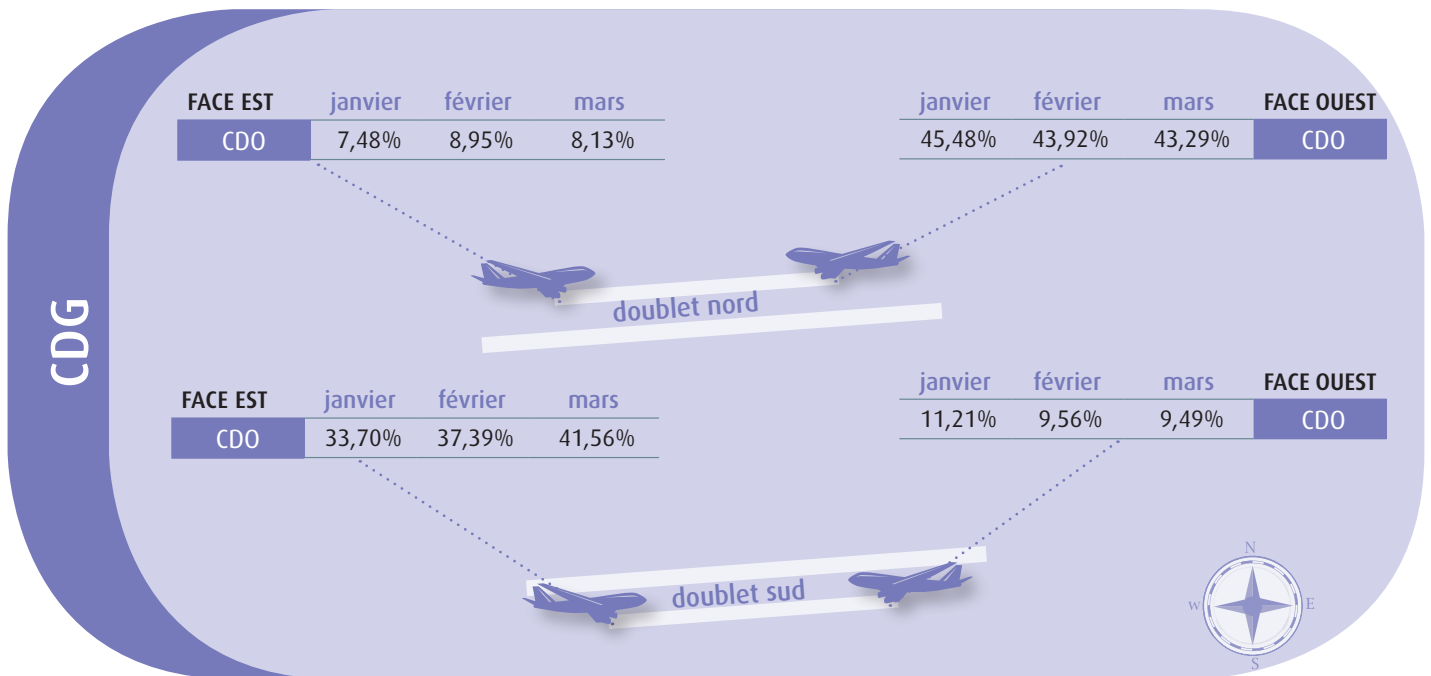
L'approche en descente continue (CDO – *Continuous Descent Operation*) est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aéroport en évitant ces paliers inutiles, à l'exclusion du possible palier d'interception de l'ILS. Ce type d'approche permet ainsi de réduire de façon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

