



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°28 sur le trafic aérien en Île-de-France pour les mois d'avril, mai et juin 2014.

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'interceptions d'ILS effectivement suivies sur les trois principaux aéroports franciliens et les statistiques d'approches en descente continue.

Les sorties de VPE* font systématiquement l'objet d'analyses et, le cas échéant, des procès verbaux de manquements sont établis, hors cas de déviations liées à la sécurité des vols. Parmi ceux-ci figurent les cas où les avions s'affranchissent des limites des VPE pour des raisons météorologiques. Ces cas sont régulièrement constatés par les associations de riverains et méritent un traitement particulier afin de s'assurer de leur justification. À cet effet, la DGAC et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) ont mis en place une expérimentation visant à l'analyse approfondie et exhaustive d'un échantillon représentatif de cas signalés par l'Autorité. Cette démarche nous permettra de partager une compréhension commune des circonstances amenant ces sorties de VPE.

Par ailleurs, à la demande de l'ACNUSA, un bilan du relèvement des altitudes d'interception des ILS en région parisienne a été mené par mes services en ce début d'année 2014. Ce bilan a fait l'objet d'une présentation formelle à l'ACNUSA et est accessible depuis le site Internet de la DGAC (sur la page <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation-explicative-du.html>).

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 ».

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.

Maurice GEORGES

Directeur des services de la Navigation aérienne

*VPE : Volume de Protection Environnementale





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	avril	+0,56%	149 155	-1,94%	23 avril	1400
	mai	-0,26%	190 964	-1,58%	23 mai	1421
	juin	+3,51%	232 658	-0,71%	26 juin	1467
ORLY	avril	-1,45%	72 716	-1,42%	25 avril	743
	mai	-2,15%	93 054	-1,58%	23 mai	768
	juin	+1,35%	113 673	-1,06%	27 juin	793
LE BOURGET	avril	+4,02%	16 435	-0,93%	03 et 08 avril	208
	mai	-1,66%	21 223	-1,10%	28 mai	256
	juin	+4,18%	27 056	0,00%	20 juin	270

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.

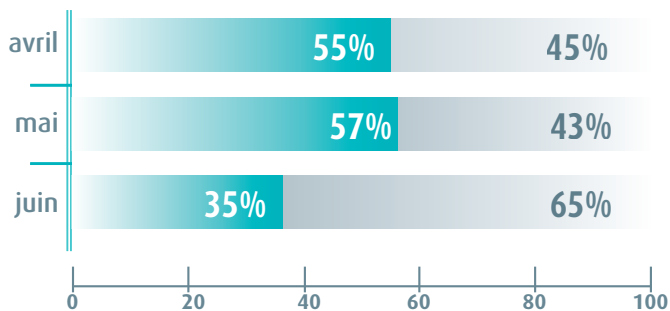


CONFIGURATIONS

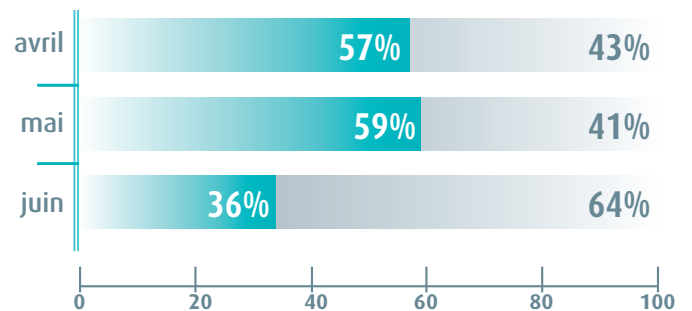
Les avions décollent et atterrissent face au vent. Deux dispositifs de circulation aérienne existent ainsi autour des aéroports parisiens :

- 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		
	avril	mai	juin	avril	mai	juin	avril	mai	juin
Gros porteurs >137 tonnes	25,28%	25,18%	26,03%	7,88%	7,08%	7,03%	0,69%	0,68%	0,61%
Moyens porteurs <137 tonnes	74,70%	74,77%	73,93%	92,11%	92,87%	92,96%	62,38%	66,12%	62,90%
Avions légers <5,7 tonnes	0,02%	0,05%	0,04%	0,01%	0,05%	0,01%	36,93%	33,20%	36,49%



NON RESPECT DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

NOMBRE DE MANQUEMENTS RELEVÉS

	avril	mai	juin
CDG	0	1	0
ORLY	2	2	2

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

	avril	mai	juin
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

avril	40 219	mai	41 809	juin	41 694
-------	--------	-----	--------	------	--------

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

FACE À L'OUEST

DÉCOLLAGES

avril	12,60%
mai	13,69%
juin	9,05%

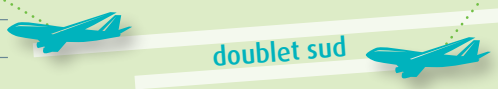
ATERRISSAGES

avril	9,86%
mai	10,91%
juin	6,69%



DÉCOLLAGES

avril	15,31%
mai	15,09%
juin	9,24%



ATERRISSAGES

avril	17,72%
mai	17,75%
juin	11,49%



FACE À L'EST

ATERRISSAGES

avril	9,09%
mai	9,31%
juin	13,86%

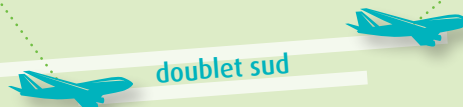


DÉCOLLAGES

avril	9,28%
mai	9,46%
juin	13,41%

ATERRISSAGES

avril	13,30%
mai	12,01%
juin	17,96%



DÉCOLLAGES

avril	12,84%
mai	11,78%
juin	18,30%



UTILISATION DES DOUBLETS CDG

Répartition mensuelle d'utilisation des doublets de piste.

	avril	mai	juin
doublet nord	40,83%	43,37%	43,01%
doublet sud	59,17%	56,63%	56,99%

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

	avril	mai	juin
doublet nord	35,92%	45,54%	44,29%
doublet sud	64,08%	54,46%	55,71%



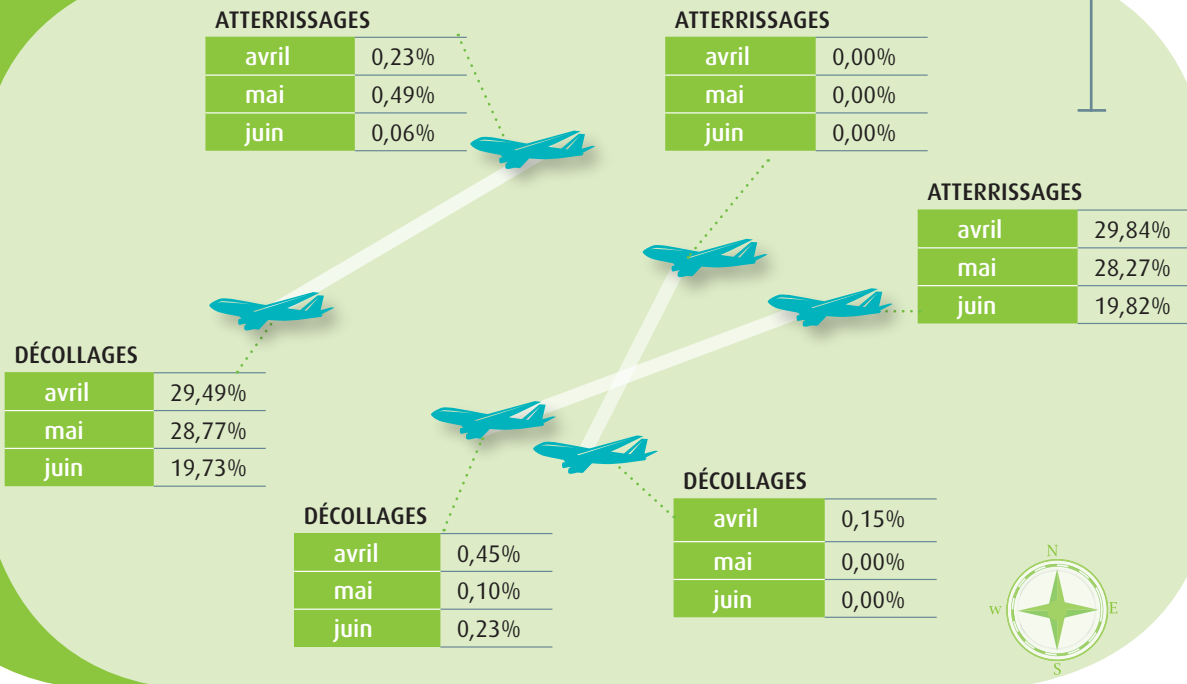
UTILISATION DES SEUILS DE PISTE ORLY

Nombre de mouvements

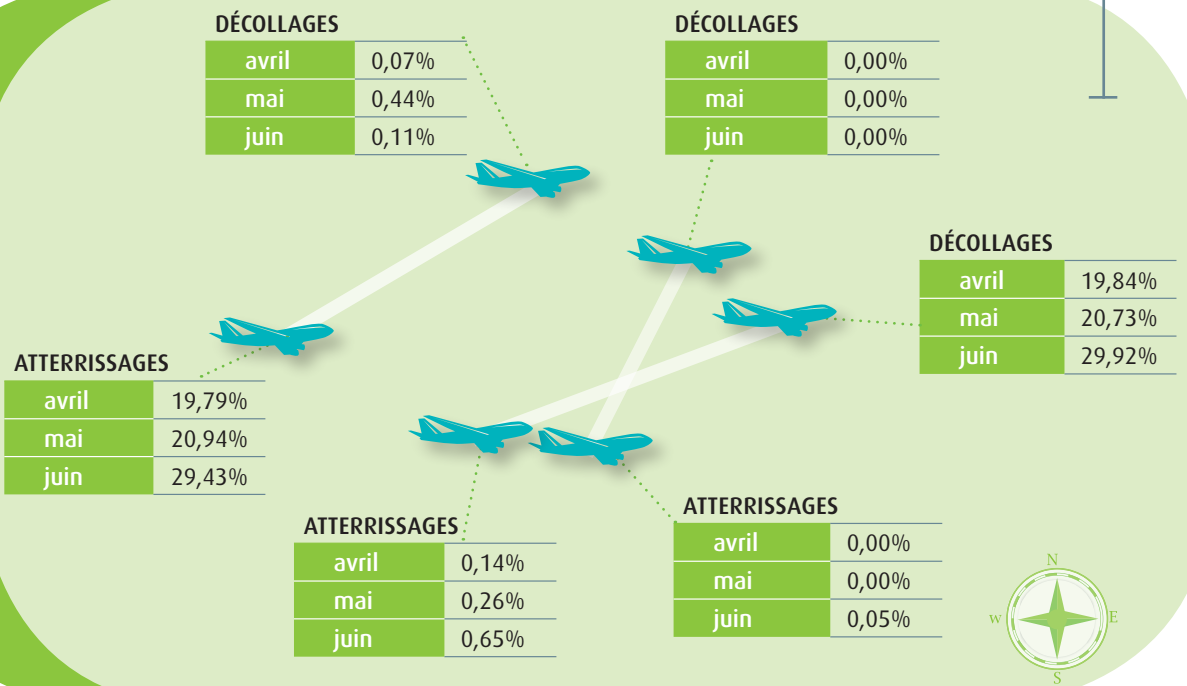
avril	19 966	mai	20 338	juin	20 619
-------	--------	-----	--------	------	--------

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	avril	mai	juin
1 500 m	3,74%	4,68%	4,91%
1 200 m	90,94%	87,96%	89,02%
900 m	5,20%	7,10%	5,65%
600 m	0,12%	0,26%	0,42%

avril	mai	juin	FACE OUEST
98,06%	96,68%	97,59%	1 500 m
1,61%	2,68%	1,90%	1 200 m
0,30%	0,53%	0,29%	900 m
0,03%	0,11%	0,22%	600 m



doublet nord

FACE EST	avril	mai	juin
1 500 m	96,57%	96,44%	96,18%
1 200 m	2,97%	2,98%	3,17%
900 m	0,30%	0,48%	0,52%
600 m	0,16%	0,10%	0,13%

avril	mai	juin	FACE OUEST
4,65%	3,78%	3,64%	1 500 m
91,45%	89,03%	91,33%	1 200 m
3,83%	7,06%	4,88%	900 m
0,07%	0,13%	0,15%	600 m



doublet sud



ORLY

FACE EST	avril	mai	juin
1 500 m	52,47%	51,07%	51,25%
1 200 m	39,41%	38,19%	39,28%
900 m	7,58%	10,41%	9,24%
600 m	0,54%	0,33%	0,23%

avril	mai	juin	FACE OUEST
79,24%	69,99%	74,76%	1 200 m
20,61%	28,62%	24,77%	900 m
0,15%	1,39%	0,47%	600 m



LE BOURGET

FACE EST	avril	mai	juin
900 m	96,35%	96,73%	97,53%
600 m	3,65%	3,27%	2,47%

avril	mai	juin	FACE OUEST
49,41%	45,20%	50,74%	1 500 m
48,16%	49,56%	45,99%	900 m
2,43%	5,24%	3,27%	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).

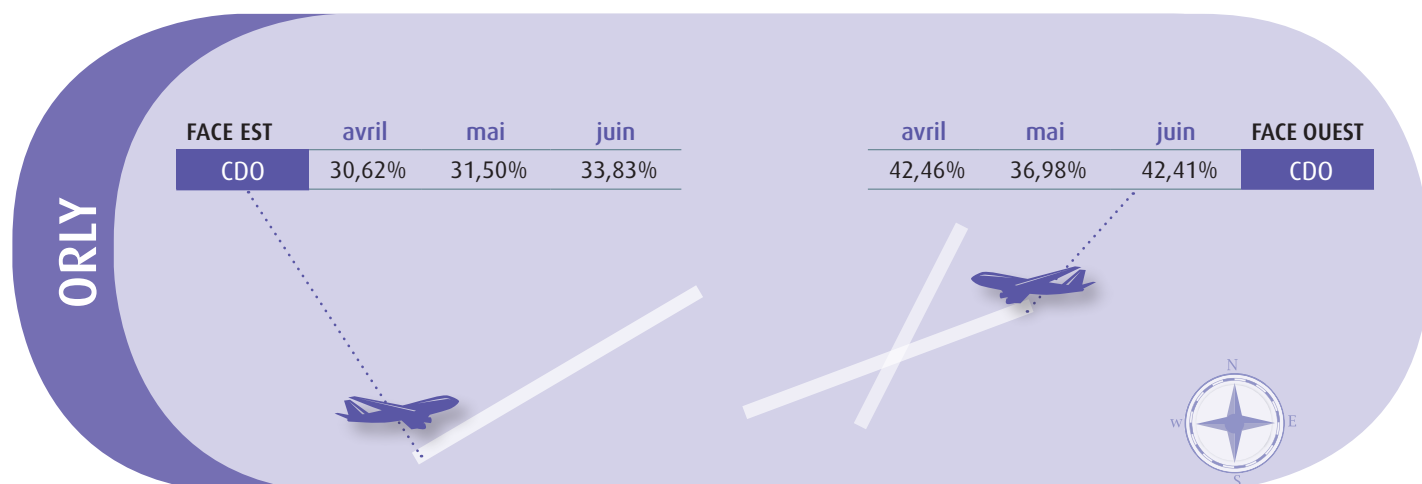
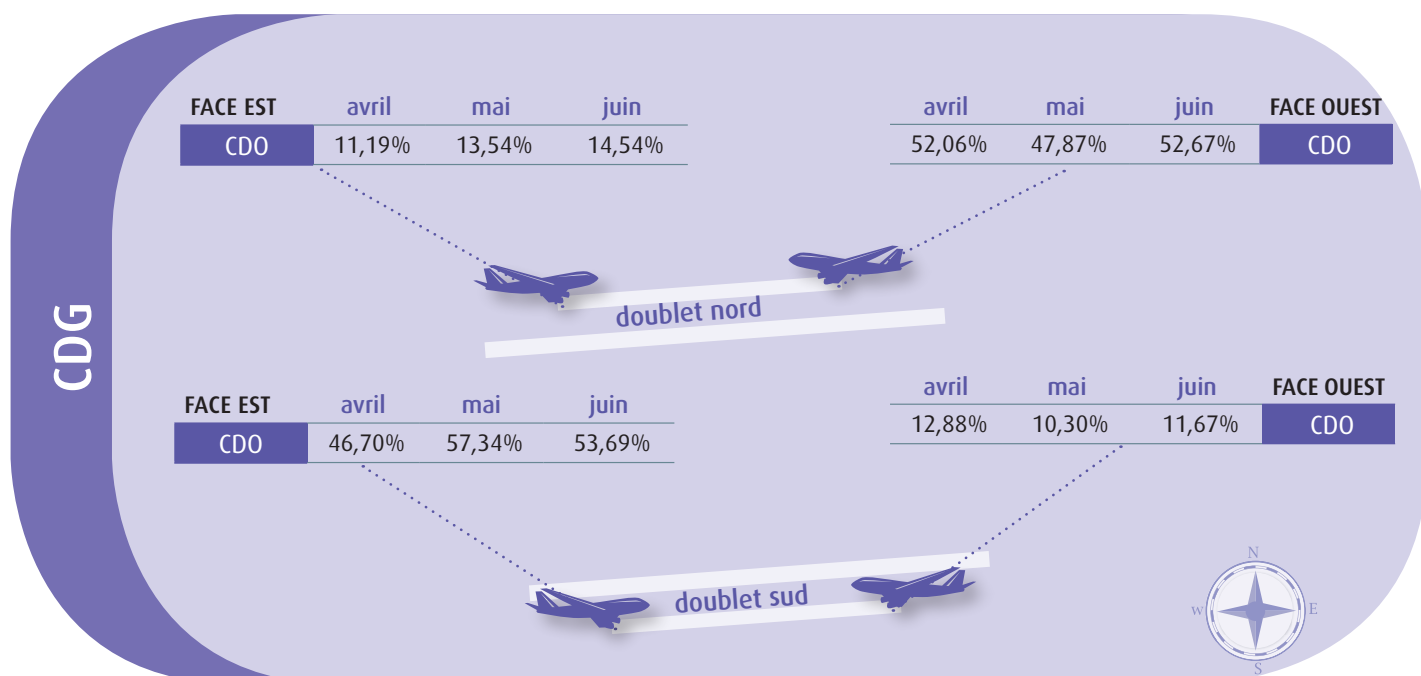
L'approche en descente continue (CDO – *Continuous Descent Operation*) est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aéroport en évitant ces paliers inutiles, à l'exclusion du possible palier d'interception de l'ILS. Ce type d'approche permet ainsi de réduire de façon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

