



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°29 sur le trafic aérien en Île-de-France pour les mois de juillet, août et septembre 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.

Pour des raisons liées aux conditions météorologiques rencontrées en région parisienne ces derniers mois, vous pourrez constater que la configuration « face à l'Ouest » a été suivie 86% du temps au mois d'août à Paris-Charles de Gaulle, avec un taux atteignant pratiquement 100% entre le 10 et le 31 août, et seulement 30% du temps au mois de septembre, contre une moyenne statistique annuelle autour de 60%. Ces statistiques particulières ont pu expliquer le ressenti d'une augmentation des nuisances sonores au niveau de certaines communes d'Île-de-France.

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





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 | +0,43% | 276 422 | -0,53% | 03 juillet | 1 475 |
| | août | +2,02% | 320 451 | -0,19% | 29 août | 1 520 |
| | sept. | -13,77% | 356 459 | -1,75% | 01 sept. | 1 519 |
| ORLY | juillet | +0,32% | 135 139 | -0,85% | 11 juillet | 797 |
| | août | +2,75% | 155 170 | -0,39% | 29 août | 753 |
| | sept. | -8,32% | 174 556 | -1,34% | 01 sept. | 806 |
| LE BOURGET | juillet | -4,17% | 31 952 | -0,67% | 10 juillet | 233 |
| | août | +8,69% | 35 441 | +0,18% | 28 août | 178 |
| | sept. | +12,56% | 41 339 | +1,78% | 25 sept. | 262 |

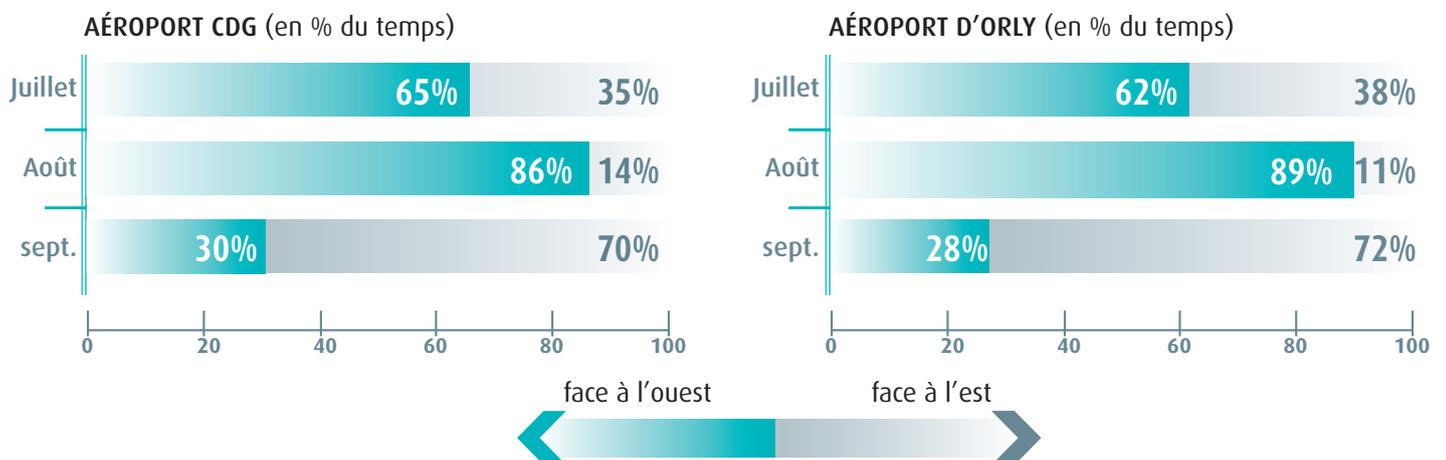
Ces chiffres concernent l'ensemble des vols IFR (vols aux instruments) contrôlés par la navigation aérienne. Outre le trafic commercial, ils incluent les vols militaires, sanitaires et d'État notamment.



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 | 26,86% | 26,89% | 25,68% | 8,07% | 8,72% | 7,06% | 0,29% | 1,11% | 0,81% |
|  Moyens porteurs <137 tonnes | 73,10% | 73,08% | 74,30% | 91,88% | 91,25% | 92,91% | 62,70% | 61,62% | 61,76% |
|  Avions légers <5,7 tonnes | 0,04% | 0,03% | 0,02% | 0,05% | 0,03% | 0,03% | 37,01% | 37,27% | 37,43% |



NON RESPECT DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

NOMBRE DE MANQUEMENTS RELEVÉS

| | juillet | août | sept. |
|------|---------|------|-------|
| CDG | 1 | 0 | 0 |
| ORLY | 0 | 0 | 0 |

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 | 43 764 | août | 44 029 | sept. | 36 008 |
|---------|--------|------|--------|-------|--------|

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

FACE À L'OUEST

DÉCOLLAGES

| | |
|---------|--------|
| juillet | 16,54% |
| août | 24,42% |
| sept. | 8,20% |

ATTERRISSAGES

| | |
|---------|--------|
| juillet | 13,47% |
| août | 18,41% |
| sept. | 6,03% |



DÉCOLLAGES

| | |
|---------|--------|
| juillet | 16,46% |
| août | 19,60% |
| sept. | 6,24% |



ATTERRISSAGES

| | |
|---------|--------|
| juillet | 19,62% |
| août | 25,25% |
| sept. | 8,31% |



FACE À L'EST

ATTERRISSAGES

| | |
|---------|--------|
| juillet | 7,14% |
| août | 2,74% |
| sept. | 17,61% |



DÉCOLLAGES

| | |
|---------|--------|
| juillet | 6,85% |
| août | 2,50% |
| sept. | 19,15% |

ATTERRISSAGES

| | |
|---------|--------|
| juillet | 9,78% |
| août | 3,53% |
| sept. | 18,07% |



DÉCOLLAGES

| | |
|---------|--------|
| juillet | 10,14% |
| août | 3,55% |
| sept. | 16,39% |



UTILISATION DES DOUBLETS CDG

Répartition mensuelle d'utilisation des doublets de piste.

| | juillet | août | sept. |
|--------------|---------|--------|--------|
| doublet nord | 44,00% | 48,07% | 50,99% |
| doublet sud | 56,00% | 51,93% | 49,01% |

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

| | juillet | août | sept. |
|--------------|---------|--------|--------|
| doublet nord | 43,78% | 50,16% | 46,46% |
| doublet sud | 56,22% | 49,84% | 53,54% |

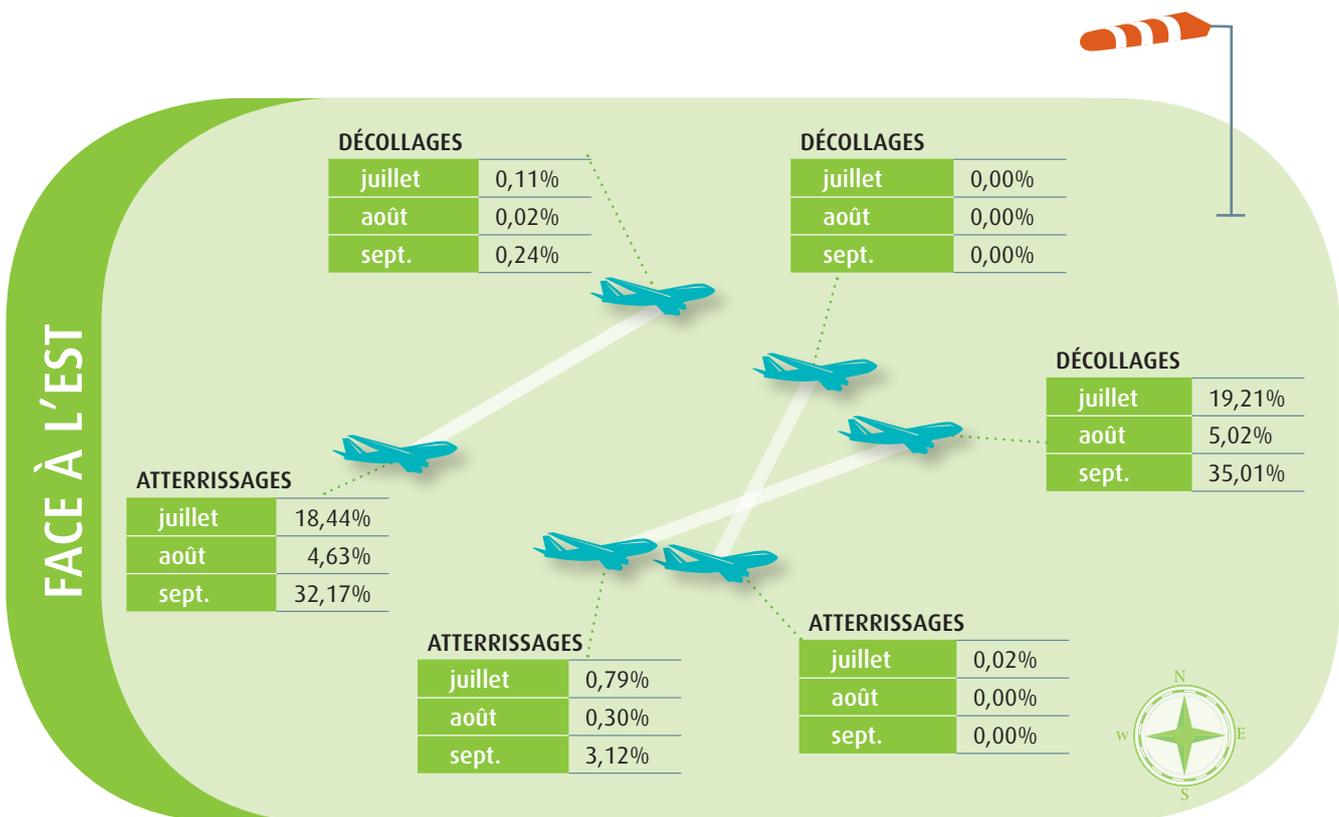
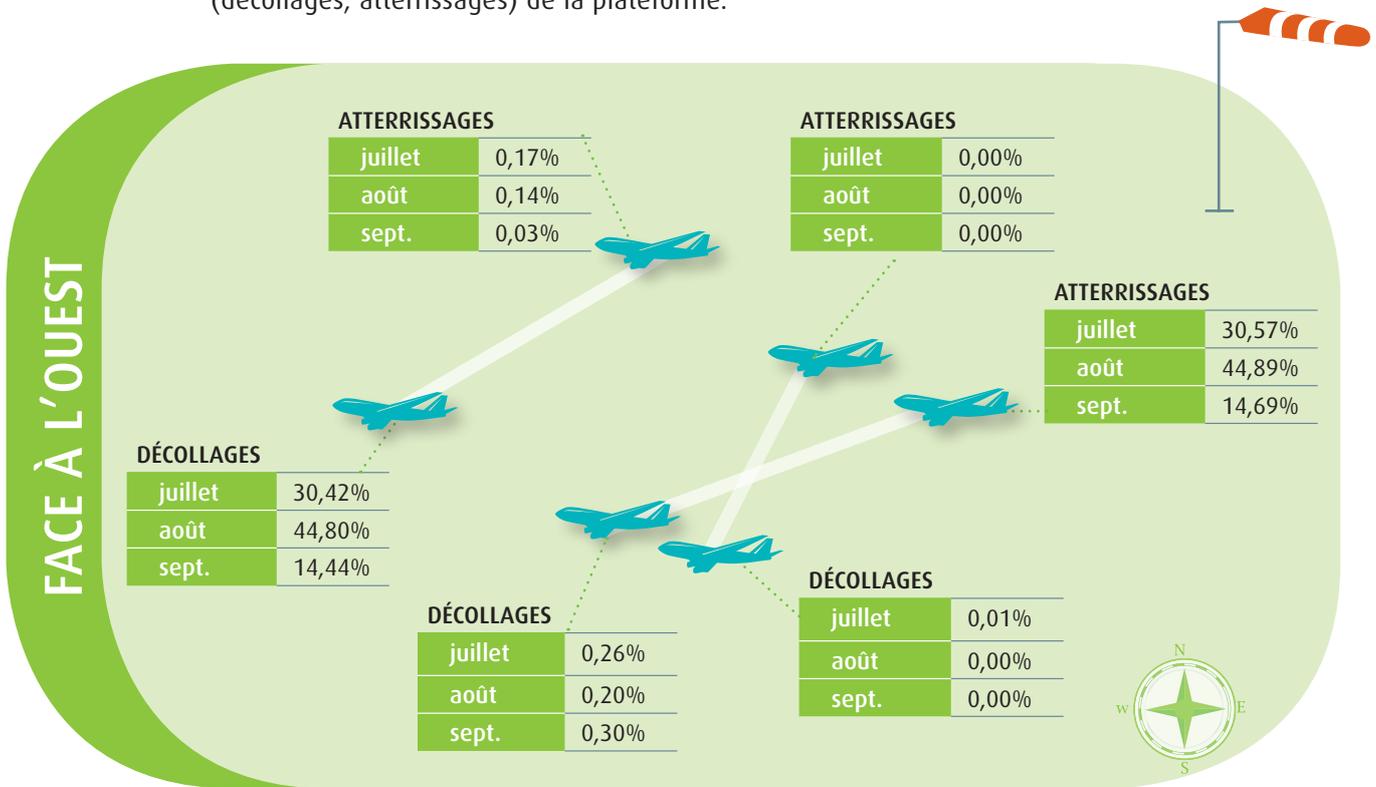


UTILISATION DES SEUILS DE PISTE ORLY

Nombre de mouvements

| | | | | | |
|---------|--------|------|--------|-------|--------|
| juillet | 21 466 | août | 20 031 | sept. | 19 386 |
|---------|--------|------|--------|-------|--------|

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





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 | 10,07% | 3,95% | 4,58% |
| 1 200 m | 84,92% | 86,92% | 89,37% |
| 900 m | 4,68% | 8,39% | 5,85% |
| 600 m | 0,33% | 0,74% | 0,20% |

| juillet | août | sept. | FACE OUEST |
|---------|--------|--------|------------|
| 97,05% | 97,29% | 97,56% | 1 500 m |
| 2,23% | 2,09% | 1,99% | 1 200 m |
| 0,66% | 0,47% | 0,45% | 900 m |
| 0,06% | 0,15% | 0,00% | 600 m |

doublent nord

| FACE EST | juillet | août | sept. |
|----------|---------|--------|--------|
| 1 500 m | 95,26% | 94,80% | 95,53% |
| 1 200 m | 3,56% | 3,59% | 3,69% |
| 900 m | 0,74% | 0,90% | 0,61% |
| 600 m | 0,44% | 0,71% | 0,17% |

| juillet | août | sept. | FACE OUEST |
|---------|--------|--------|------------|
| 4,77% | 3,11% | 4,78% | 1 500 m |
| 90,29% | 91,08% | 89,81% | 1 200 m |
| 4,74% | 5,59% | 5,34% | 900 m |
| 0,20% | 0,22% | 0,07% | 600 m |

doublent sud



ORLY

| FACE EST | juillet | août | sept. |
|----------|---------|--------|--------|
| 1 500 m | 50,44% | 45,90% | 52,70% |
| 1 200 m | 38,66% | 39,20% | 37,83% |
| 900 m | 10,44% | 14,47% | 9,17% |
| 600 m | 0,46% | 0,43% | 0,30% |

| juillet | août | sept. | FACE OUEST |
|---------|--------|--------|------------|
| 74,73% | 79,45% | 79,66% | 1 200 m |
| 24,49% | 20,19% | 20,06% | 900 m |
| 0,78% | 0,36% | 0,28% | 600 m |



LE BOURGET

| FACE EST | juillet | août | sept. |
|----------|---------|--------|--------|
| 900 m | 96,90% | 95,72% | 97,91% |
| 600 m | 3,10% | 4,28% | 2,09% |

| juillet | août | sept. | FACE OUEST |
|---------|--------|--------|------------|
| 44,78% | 51,28% | 50,00% | 1 500 m |
| 51,41% | 44,89% | 47,54% | 900 m |
| 3,81% | 3,83% | 2,46% | 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).

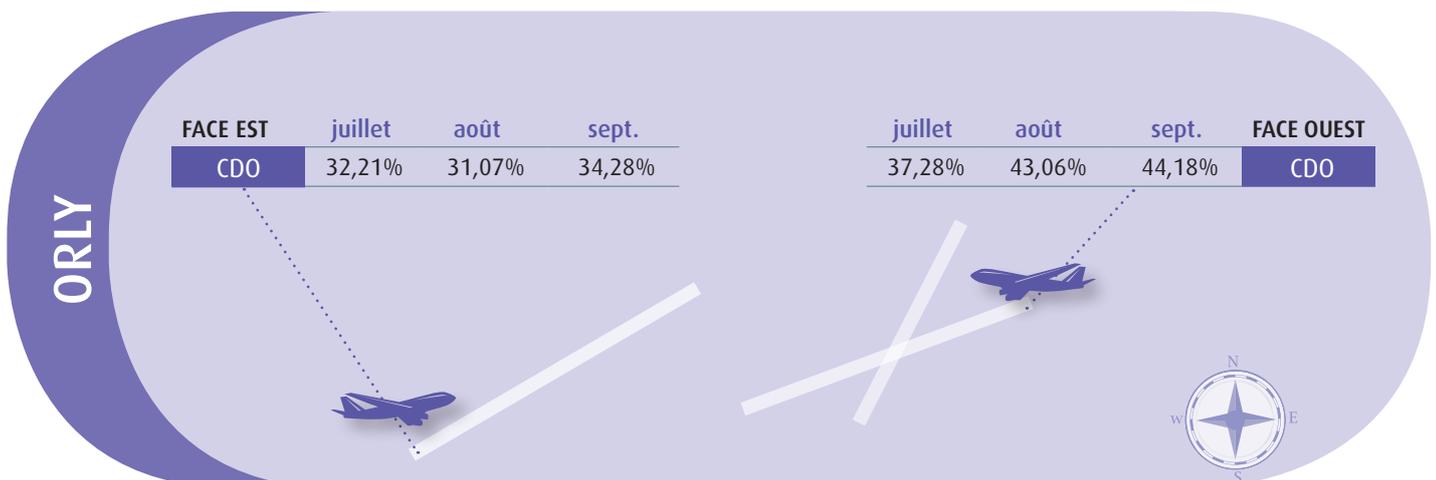
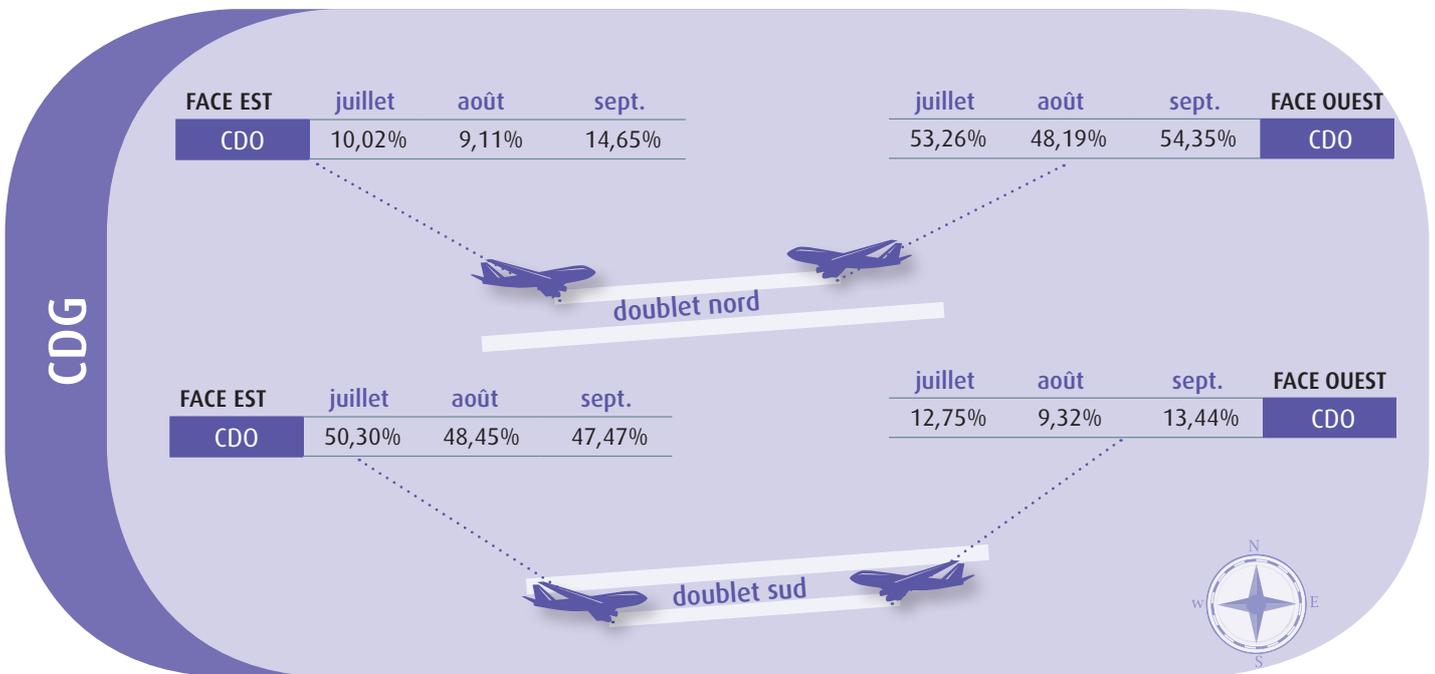
L'approche en descente continue (CDO – *Continuous Descent Operation*) est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aéroport en évitant ces paliers inutiles, à l'exclusion du possible palier d'interception de l'ILS. Ce type d'approche permet ainsi de réduire de façon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

