



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°30 sur le trafic aérien en Île-de-France pour les mois d'octobre, novembre et décembre 2014 et en profite pour vous souhaiter, à toutes et à tous, mes meilleurs vœux pour cette nouvelle année.

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 l'aviation civile, 2014 aura été une année riche en événements, malheureusement parfois tragiques, comme l'ont été les accidents des compagnies Malaysia Airlines et Air Algérie. Ces accidents nous rappellent douloureusement à quel point la sécurité doit demeurer notre objectif prioritaire. Du point de vue environnemental, 2014 aura vu se mettre en place un groupe de travail dédié à la problématique spécifique des vols de nuit au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Ce groupe de travail, associant sous l'égide du Préfet Guyot l'ensemble des parties prenantes, remettra ses conclusions courant 2015 et la DSNA* prendra toute sa part dans la mise en œuvre des mesures qui en découlent.

L'année 2015 sera également l'occasion de renforcer les échanges qui existent dans le domaine environnemental entre la DSNA et ses partenaires au niveau national que sont l'UAF*, la FNAM* et l'UFCNA*. Un protocole viendra prochainement détailler les modalités de mise en œuvre d'une plateforme d'échange sur le modèle du concept CEM (Collaborative Environmental Management) de l'agence européenne pour la sécurité aérienne Eurocontrol.

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

*DSNA : Direction des services de la navigation aérienne, UAF : Union des aéroports français, FNAM : Fédération nationale de l'aviation marchande, UFCNA : Union française contre les nuisances des aéronefs





TRAFIG DES AÉROPORTS

	nombre de mouvements du mois	évolution même mois année précédente	cumul sur année en cours	évolution du cumul	jour de pointe	
CDG	40 930	-0,39%	397 389	-1,61%	02 oct.	1410
	36 327	-0,97%	433 716	-1,56%	07 nov.	1297
	37 081	-0,21%	470 797	-1,45%	18 déc.	1315
ORLY	20 487	+2,04%	195 043	-1,00%	17 oct.	759
	17 770	-2,85%	212 813	-1,16%	07 nov.	708
	18 206	-0,35%	231 019	-1,09%	19 déc.	724
LE BOURGET	5 228	+6,48%	46 567	+2,29%	01 oct.	264
	3 965	-9,82%	50 532	+1,22%	20 nov.	187
	3 975	+1,98%	54 507	+1,27%	03 déc.	197

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.

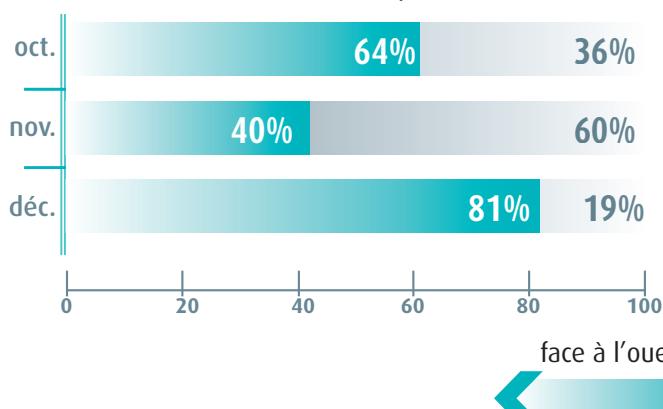


CONFIGURATIONS

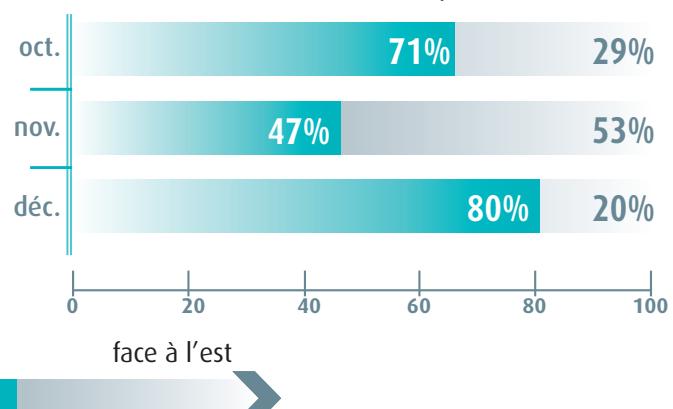
Les avions décollent et atterrissent face au vent. Deux dispositifs de circulation aérienne existent ainsi autour des aéroports parisiens :

- 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	25,95%	26,59%	27,19%	6,89%	7,19%	7,94%	0,41%	0,51%	0,66%
Moyens porteurs <137 tonnes	73,99%	73,36%	72,75%	93,02%	92,77%	91,99%	66,37%	65,85%	62,43%
Avions légers <5,7tonnes	0,06%	0,05%	0,06%	0,09%	0,04%	0,07%	33,22%	33,64%	36,91%



NON RESPECT DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

NOMBRE DE MANQUEMENTS RELEVÉS

	oct.	nov.	déc.
CDG	0	1	0
ORLY	2	0	0

Le volume de protection environnementale (VPE) est un espace à l'intérieur duquel les avions au décollage ou à l'atterrissement 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	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'atterrissement. 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

Nombre de mouvements

oct.	40 930	nov.	36 327	déc.	37 081
------	--------	------	--------	------	--------

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

FACE À L'OUEST

DÉCOLLAGES

oct.	17,11%
nov.	10,39%
déc.	17,87%

ATTERRISSAGES

oct.	12,96%
nov.	7,57%
déc.	13,78%

doublet nord

DÉCOLLAGES

oct.	15,75%
nov.	11,78%
déc.	22,35%

doublet sud

ATTERRISSAGES

oct.	19,91%
nov.	13,88%
déc.	26,63%



FACE À L'EST

ATTERRISSAGES

oct.	7,92%
nov.	11,56%
déc.	3,92%

DÉCOLLAGES

oct.	8,79%
nov.	10,80%
déc.	3,87%

doublet nord

ATTERRISSAGES

oct.	9,17%
nov.	17,04%
déc.	5,77%

DÉCOLLAGES

oct.	8,39%
nov.	16,98%
déc.	5,81%



UTILISATION DES DOUBLETS

Répartition mensuelle d'utilisation des doublets de piste.

	oct.	nov.	déc.
doublet nord	46,78%	40,32%	39,44%
doublet sud	53,22%	59,68%	60,56%

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

	oct.	nov.	déc.
doublet nord	47,38%	34,18%	39,05%
doublet sud	52,62%	65,82%	60,95%



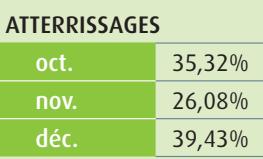
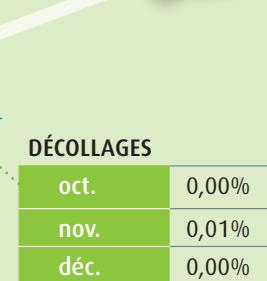
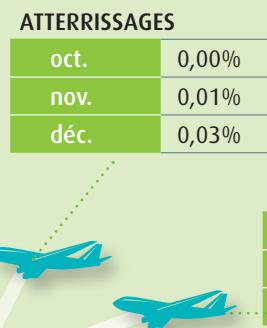
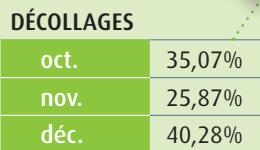
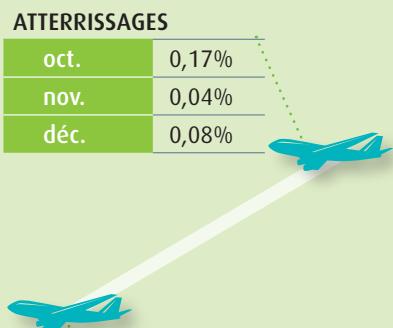
UTILISATION DES SEUILS DE PISTE ORLY

Nombre de mouvements

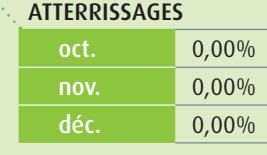
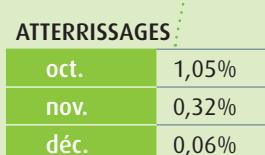
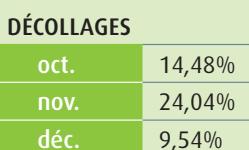
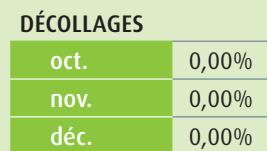
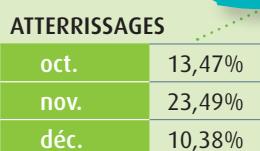
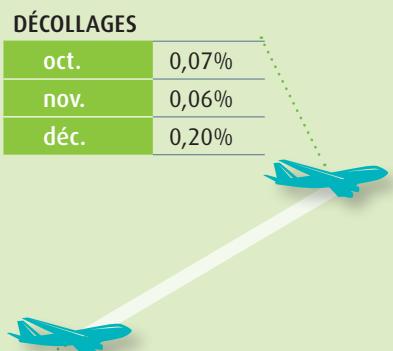
oct.	20 487	nov.	17 770	déc.	18 206
------	--------	------	--------	------	--------

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'atterrissement 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	4,56%	3,28%	3,03%
1 200 m	91,03%	90,32%	90,01%
900 m	4,35%	6,28%	6,75%
600 m	0,06%	0,12%	0,21%

oct.	nov.	déc.	FACE OUEST
97,87%	98,11%	97,63%	1 500 m
1,77%	1,67%	1,98%	1 200 m
0,34%	0,22%	0,39%	900 m
0,02%	0,00%	0,00%	600 m

doublet nord

FACE EST	oct.	nov.	déc.
1 500 m	96,16%	95,10%	96,13%
1 200 m	2,94%	4,22%	3,59%
900 m	0,56%	0,53%	0,23%
600 m	0,34%	0,15%	0,05%

oct.	nov.	déc.	FACE OUEST
3,90%	3,05%	5,83%	1 500 m
92,52%	93,19%	90,59%	1 200 m
3,49%	3,68%	3,42%	900 m
0,09%	0,08%	0,16%	600 m



doublet sud

ORLY

FACE EST	oct.	nov.	déc.
1 500 m	50,87%	50,94%	53,09%
1 200 m	39,47%	38,96%	35,26%
900 m	9,48%	9,93%	11,59%
600 m	0,18%	0,17%	0,06%

oct.	nov.	déc.	FACE OUEST
82,49%	82,10%	79,80%	1 200 m
17,33%	17,71%	20,13%	900 m
0,18%	0,19%	0,07%	600 m



LE BOURGET

FACE EST	oct.	nov.	déc.
900 m	96,71%	97,46%	99,01%
600 m	3,29%	2,54%	0,99%

oct.	nov.	déc.	FACE OUEST
51,49%	46,07%	51,13%	1 500 m
46,69%	51,31%	46,96%	900 m
1,82%	2,62%	1,91%	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 aérodrome 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.

CDG

FACE EST	oct.	nov.	déc.
CDO	13,70%	10,84%	9,64%

FACE OUEST	oct.	nov.	déc.
CDO	46,99%	43,26%	48,34%

doublet nord

FACE EST	oct.	nov.	déc.
CDO	53,22%	42,22%	36,45%

FACE OUEST	oct.	nov.	déc.
CDO	11,42%	9,36%	12,82%

doublet sud



ORLY

FACE EST	oct.	nov.	déc.
CDO	34,51%	30,12%	25,93%

FACE OUEST	oct.	nov.	déc.
CDO	38,70%	36,07%	32,40%



Direction générale de l'Aviation civile
DSNA, mission Environnement
50 rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15

