



## 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°34 sur le trafic aérien en Île-de-France pour les mois d'octobre, novembre et décembre 2015.

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.

Un groupe de travail sur les vols de nuit à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, présidé par Monsieur le Préfet Guyot, a présenté son rapport final lors de la Commission consultative de l'environnement (CCE) le 18 décembre 2015.

Ce rapport décrit des procédures optimisées de descente de nuit afin de réduire l'impact sonore des vols entre 00h30 et 05h00.

Ces procédures seront mises en service en septembre 2016 et permettront une réduction des nuisances sonores pour plusieurs dizaines de milliers de riverains.

Le rapport est disponible sur notre site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr> / dans la rubrique « Secteur Aérien » / « Aviation et développement durable » / « lutter contre les nuisances sonores » / « Vols de nuit à Paris-Charles de Gaulle » /.

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](mailto: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	oct.	41 729	+1,95%	403 028	+1,42%	01 oct.	1 439
	nov.	36 341	+0,04%	439 369	+1,30%	05 nov.	1 313
	déc.	37 300	+0,59%	476 669	+1,25%	18 déc.	1 314
ORY	oct.	20 720	+1,14%	198 454	+1,75%	09 oct.	766
	nov.	17 820	+0,28%	216 274	+1,63%	06 nov.	700
	déc.	18 188	-0,10%	234 462	1,49%+	18 déc.	712
LE BOURGET	oct.	5 178	-0,96%	45 539	-2,21%	04 oct.	234
	nov.	4 317	+8,88%	49 856	-1,34%	05 nov.	196
	déc.	3 641	-8,40%	53 497	-1,85%	09 déc.	179

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.

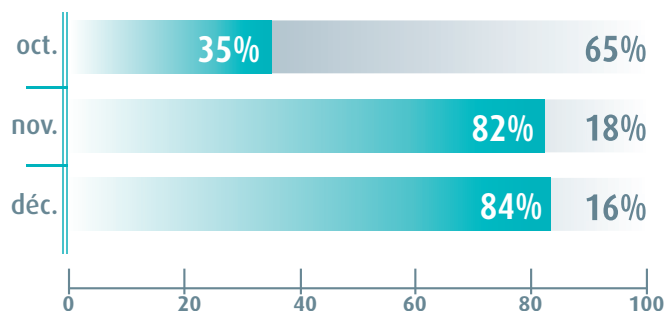


## CONFIGURATIONS

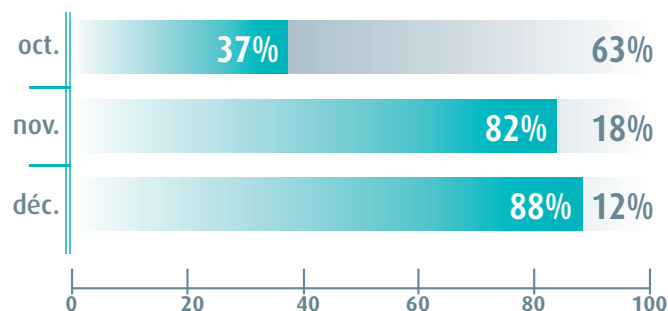
Les avions décollent et atterrissent face au vent. Deux dispositifs de circulation aérienne existent ainsi autour des aéroports parisiens :

- 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'ORY (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	26,02%	26,94%	27,42%	7,26%	7,23%	7,98%	0,54%	0,93%	0,94%
 Moyens porteurs <137 tonnes	73,92%	73,00%	72,54%	92,72%	92,71%	91,99%	66,23%	64,88%	63,73%
 Avions légers <5,7 tonnes	0,06%	0,06%	0,04%	0,02%	0,06%	0,03%	33,23%	34,19%	35,33%



## NON RESPECT DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

### NOMBRE DE MANQUEMENTS RELEVÉS



	oct.	nov.	déc.
 CDG	0	0	1
 ORLY	1	1	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

	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.	41 729	nov.	36 341	déc.	37 300
------	--------	------	--------	------	--------

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

### FACE À L'OUEST

#### DÉCOLLAGES

oct.	8,44%
nov.	17,97%
déc.	18,55%

#### ATTERRISSAGES

oct.	6,58%
nov.	13,99%
déc.	13,98%



doublet nord

#### DÉCOLLAGES

oct.	9,85%
nov.	22,56%
déc.	22,67%



doublet sud

#### ATTERRISSAGES

oct.	11,90%
nov.	26,30%
déc.	27,28%



### FACE À L'EST

#### ATTERRISSAGES

oct.	13,19%
nov.	3,82%
déc.	3,42%



doublet nord

#### ATTERRISSAGES

oct.	18,31%
nov.	5,93%
déc.	5,34%



doublet sud

#### DÉCOLLAGES

oct.	12,20%
nov.	3,76%
déc.	3,40%

#### DÉCOLLAGES

oct.	19,53%
nov.	5,67%
déc.	5,36%



## 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	40,41%	39,54%	39,35%
doublet sud	59,59%	60,46%	60,65%

	oct.	nov.	déc.
doublet nord	40,58%	37,49%	38,32%
doublet sud	59,42%	62,51%	61,68%



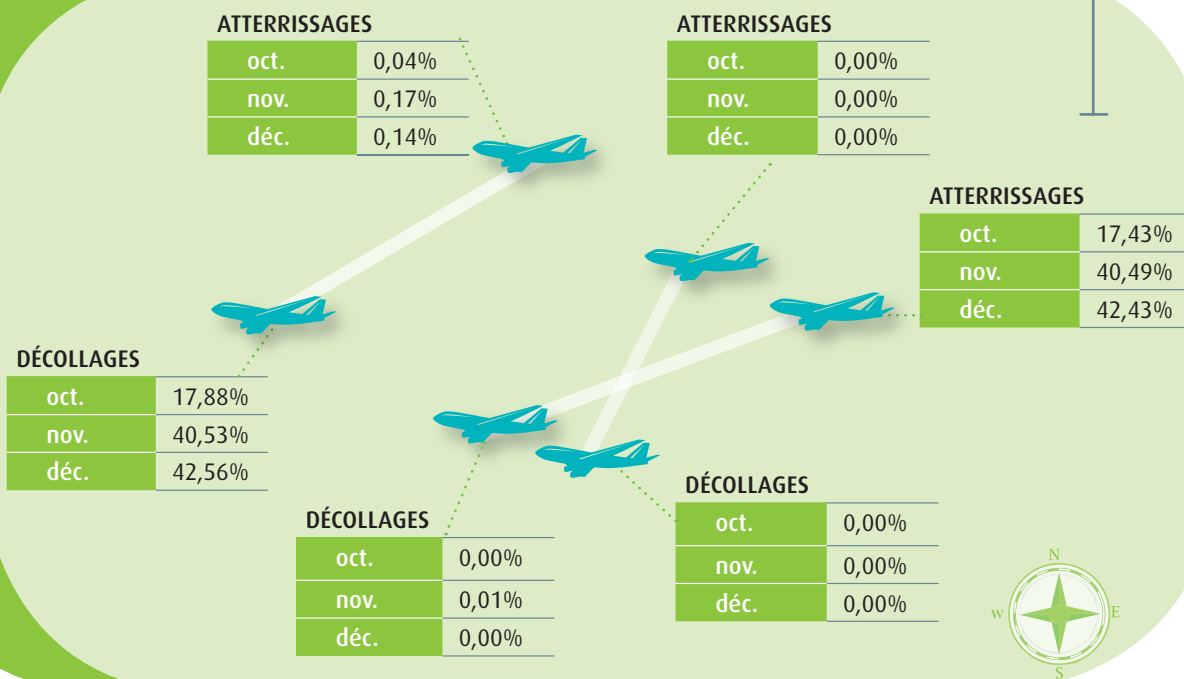
# UTILISATION DES SEUILS DE PISTE ORLY

## Nombre de mouvements

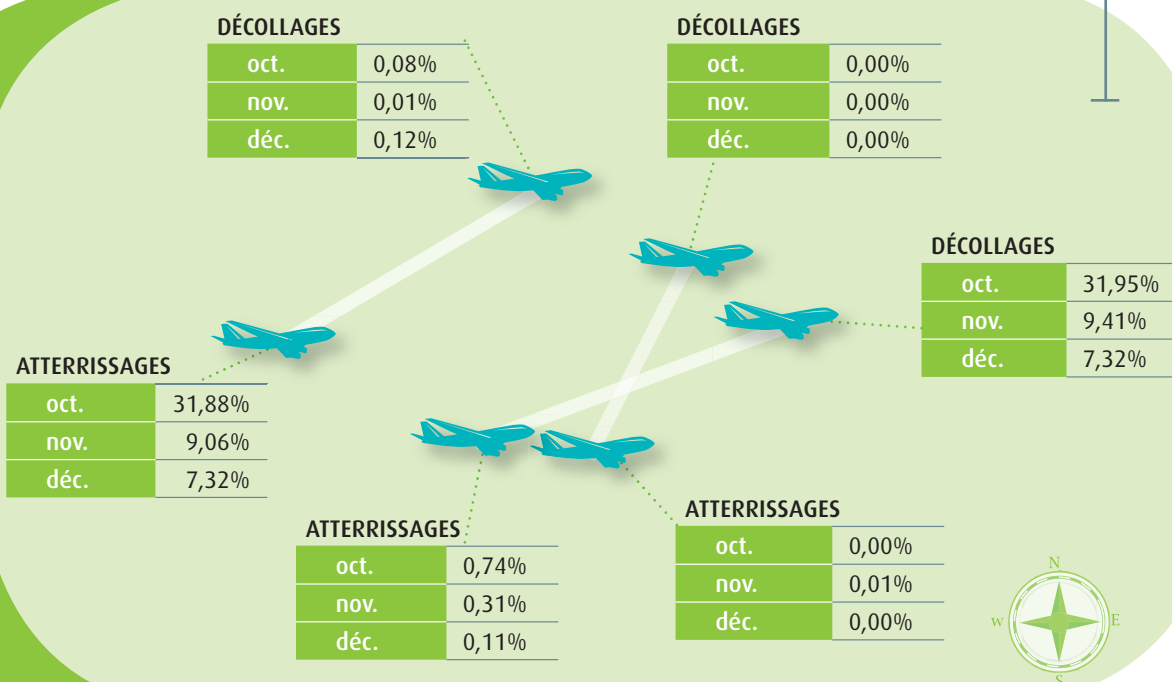
oct.	20 720	nov.	17 820	déc.	18 188
------	--------	------	--------	------	--------

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	3,52%	3,40%	4,26%
1 200 m	89,22%	88,67%	86,03%
900 m	7,22%	7,86%	9,55%
600 m	0,04%	0,07%	0,16%

oct.	nov.	déc.	FACE OUEST
98,21%	97,43%	97,81%	1 500 m
1,35%	2,19%	1,76%	1 200 m
0,44%	0,28%	0,39%	900 m
0,00%	0,10%	0,04%	600 m



FACE EST	oct.	nov.	déc.
1 500 m	96,31%	96,60%	93,71%
1 200 m	3,36%	2,94%	5,94%
900 m	0,30%	0,37%	0,20%
600 m	0,03%	0,09%	0,15%

oct.	nov.	déc.	FACE OUEST
4,54%	3,85%	4,62%	1 500 m
90,04%	91,61%	90,83%	1 200 m
5,34%	4,43%	4,49%	900 m
0,08%	0,11%	0,06%	600 m



ORLY

FACE EST	oct.	nov.	déc.
1 500 m	53,24%	52,96%	52,62%
1 200 m	37,33%	36,93%	36,58%
900 m	9,31%	9,61%	10,72%
600 m	0,12%	0,50%	0,08%

oct.	nov.	déc.	FACE OUEST
78,33%	83,11%	85,03%	1 200 m
21,53%	16,82%	14,85%	900 m
0,14%	0,07%	0,12%	600 m



LE BOURGET

FACE EST	oct.	nov.	déc.
900 m	98,54%	97,80%	99,35%
600 m	1,46%	2,20%	0,65%

oct.	nov.	déc.	FACE OUEST
53,33%	55,56%	55,87%	1 500 m
44,19%	42,77%	42,24%	900 m
2,48%	1,67%	1,89%	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.

CDG

FACE EST	oct.	nov.	déc.
CDO	12,10%	10,23%	13,49%

oct.	nov.	déc.	FACE OUEST
54,37%	45,08%	49,59%	CDO



FACE EST	oct.	nov.	déc.
CDO	48,02%	48,42%	46,94%

oct.	nov.	déc.	FACE OUEST
11,58%	10,15%	11,36%	CDO



ORLY

FACE EST	oct.	nov.	déc.
CDO	30,97%	31,00%	36,70%

oct.	nov.	déc.	FACE OUEST
40,42%	39,21%	41,87%	CDO



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

