



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

Dans le cadre du programme européen de recherche SESAR, la DSNA participe activement à la définition de nouveaux concepts opérationnels pouvant améliorer la sécurité, la charge de trafic acceptée mais également l'environnement. Certains de ces concepts pourront ainsi, à l'avenir, participer à la diminution de la gêne ressentie par les riverains. Au préalable, des simulations de ces concepts permettent à la DSNA de déterminer la pertinence de leur mise en œuvre, en concertation avec toutes les parties prenantes et en suivant les processus de consultation réglementaires.

Par ailleurs, à travers une participation active au CAEP, comité de l'OACI* dédié aux problématiques environnementales, la DSNA partage son expérience avec ses homologues d'autres pays du globe et s'enrichit de la connaissance des pratiques suivies dans ces pays.

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

* Organisation de l'Aviation Civile Internationale





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	43 578	-2,33%	277 889	-4,16%	01 juillet	1470
	août	43 159	-2,19%	321 048	-3,90%	30 août	1507
	sept.	41 757	-2,67%	362 805	-3,76%	02 sept.	1519
ORLY	juillet	21 397	-0,94%	136 291	+0,05%	05 juillet	805
	août	19 494	+1,93%	155 785	+0,28%	30 août	753
	sept.	21 145	+0,81%	176 930	+0,34%	02 sept.	806
LE BOURGET	juillet	5 109	-4,09%	32 166	-4,33%	04 juillet	271
	août	3 210	-9,27%	35 376	-4,80%	30 août	177
	sept.	5 240	-2,62%	40 616	-4,53%	27 sept.	229

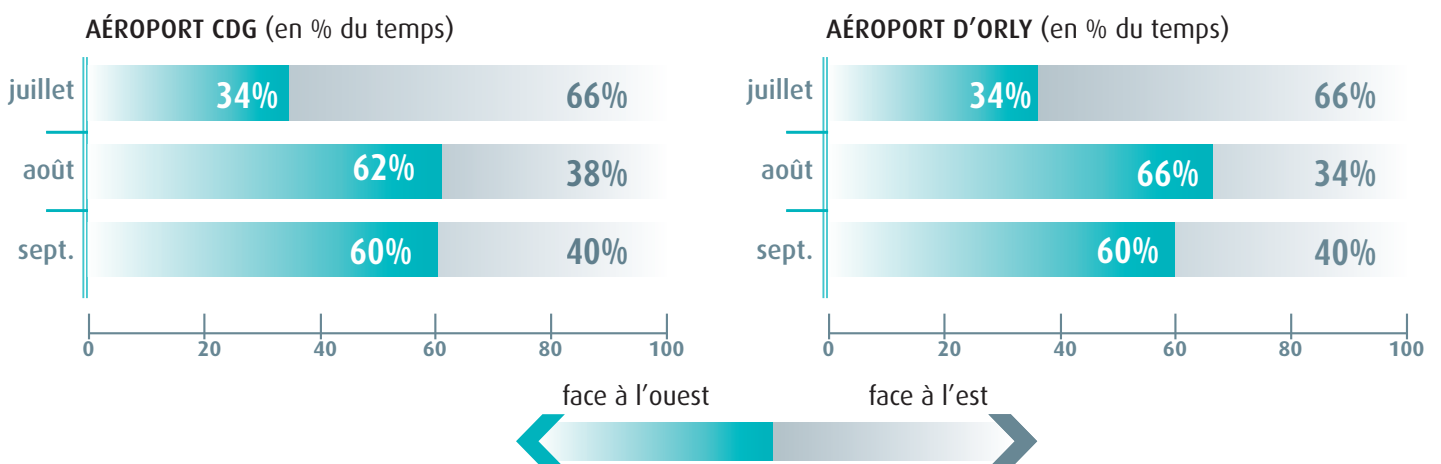
Ces chiffres concernent l'ensemble des vols IFR (vols aux instruments) contrôlés par la navigation aérienne. Outre le trafic commercial, ils incluent les vols militaires, sanitaires et d'État notamment.



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	26,59%	26,77%	25,43%	8,82%	9,60%	7,40%	0,63%	0,88%	1,64%
 Petits porteurs <137 tonnes	73,37%	73,21%	74,54%	91,16%	90,40%	92,56%	64,33%	59,58%	61,28%
 Avions légers <5,7tonnes	0,04%	0,02%	0,03%	0,02%	0,00%	0,04%	35,04%	39,54%	37,08%



NON RESPECT DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

NOMBRE DE MANQUEMENTS RELEVÉS

	juillet	août	sept.
CDG	0	0	0
ORLY	1	0	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

	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	43 578	août	43 159	sept.	41 757
---------	--------	------	--------	-------	--------

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

FACE À L'OUEST

DÉCOLLAGES

juillet	8,55%
août	14,30%
sept.	14,20%

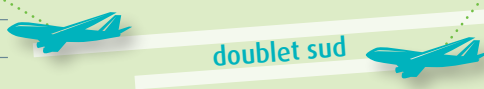
ATTERRISSAGES

juillet	6,79%
août	10,80%
sept.	11,16%



DÉCOLLAGES

juillet	9,55%
août	17,22%
sept.	16,71%



ATTERRISSAGES

juillet	11,52%
août	20,07%
sept.	19,70%



FACE À L'EST

ATTERRISSAGES

juillet	12,77%
août	7,70%
sept.	7,63%

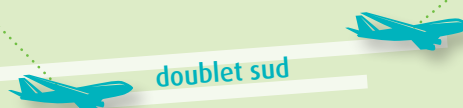


DÉCOLLAGES

juillet	13,18%
août	7,57%
sept.	7,61%

ATTERRISSAGES

juillet	18,90%
août	11,37%
sept.	11,52%



DÉCOLLAGES

juillet	18,74%
août	10,97%
sept.	11,47%



UTILISATION DES DOUBLETS CDG

Répartition mensuelle d'utilisation des doublets de piste.

	juillet	août	sept.
doublet nord	41,29%	40,37%	40,60%
doublet sud	58,71%	59,63%	59,40%

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

	juillet	août	sept.
doublet nord	42,83%	42,41%	38,21%
doublet sud	57,17%	57,59%	61,79%



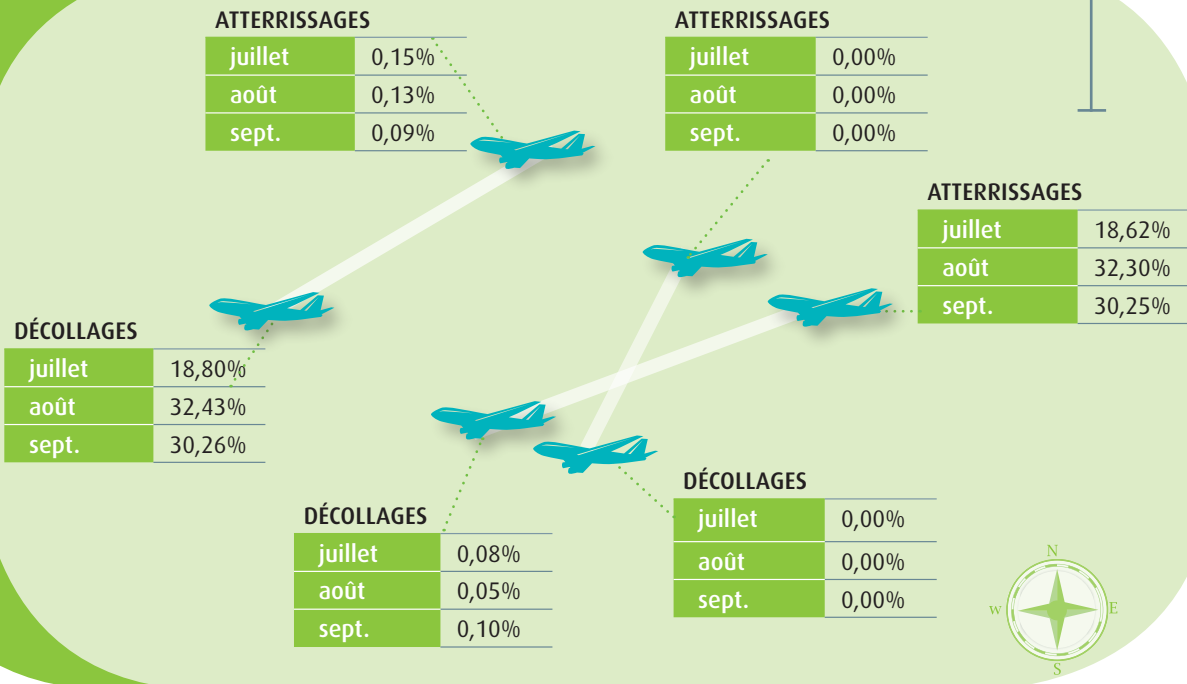
UTILISATION DES SEUILS DE PISTE ORLY

Nombre de mouvements

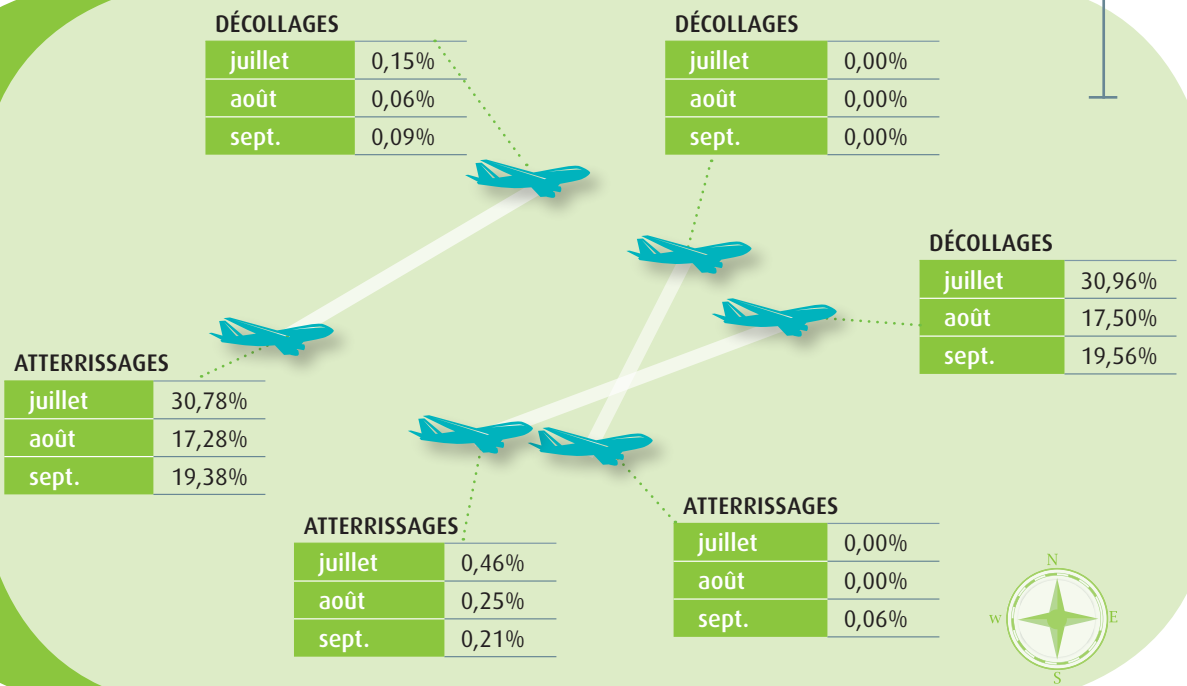
juillet	21 397	août	19 494	sept.	21 145
---------	--------	------	--------	-------	--------

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	juillet	août	sept.
1 500 m	3,78%	4,26%	4,13%
1 200 m	92,66%	92,70%	91,55%
900 m	3,34%	2,92%	4,13%
600 m	0,22%	0,12%	0,19%

juillet	août	sept.	FACE OUEST
97,21%	98,11%	98,48%	1 500 m
2,16%	1,48%	1,37%	1 200 m
0,57%	0,30%	0,13%	900 m
0,06%	0,11%	0,02%	600 m



douplet nord

FACE EST	juillet	août	sept.
1 500 m	97,19%	96,99%	96,57%
1 200 m	2,40%	2,69%	2,86%
900 m	0,21%	0,22%	0,43%
600 m	0,20%	0,10%	0,14%

juillet	août	sept.	FACE OUEST
4,50%	4,47%	5,47%	1 500 m
93,11%	93,27%	92,16%	1 200 m
2,21%	2,23%	2,31%	900 m
0,18%	0,03%	0,06%	600 m



douplet sud



ORLY

FACE EST	juillet	août	sept.
1 500 m	49,55%	48,80%	50,96%
1 200 m	40,15%	39,42%	38,68%
900 m	10,07%	11,28%	10,09%
600 m	0,23%	0,50%	0,27%

juillet	août	sept.	FACE OUEST
79,21%	84,40%	79,43%	1 200 m
20,16%	15,57%	20,23%	900 m
0,63%	0,03%	0,34%	600 m



LE BOURGET

FACE EST	juillet	août	sept.
900 m	96,80%	96,10%	97,36%
600 m	3,20%	3,90%	2,64%

juillet	août	sept.	FACE OUEST
49,89%	49,46%	48,02%	1 500 m
47,96%	47,72%	49,43%	900 m
2,15%	2,82%	2,55%	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).

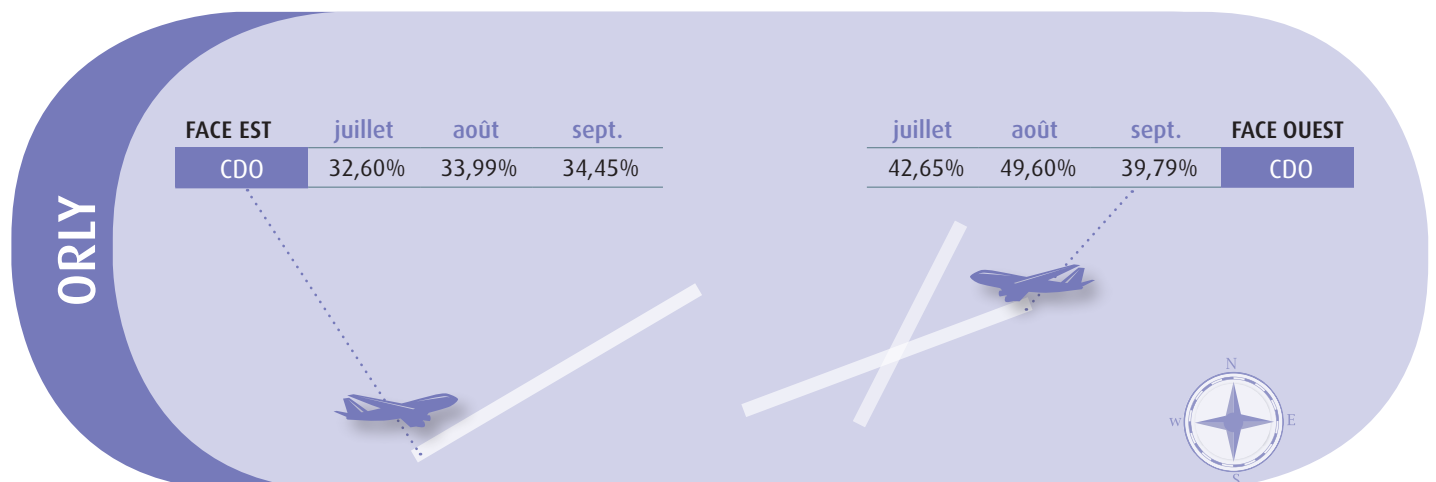
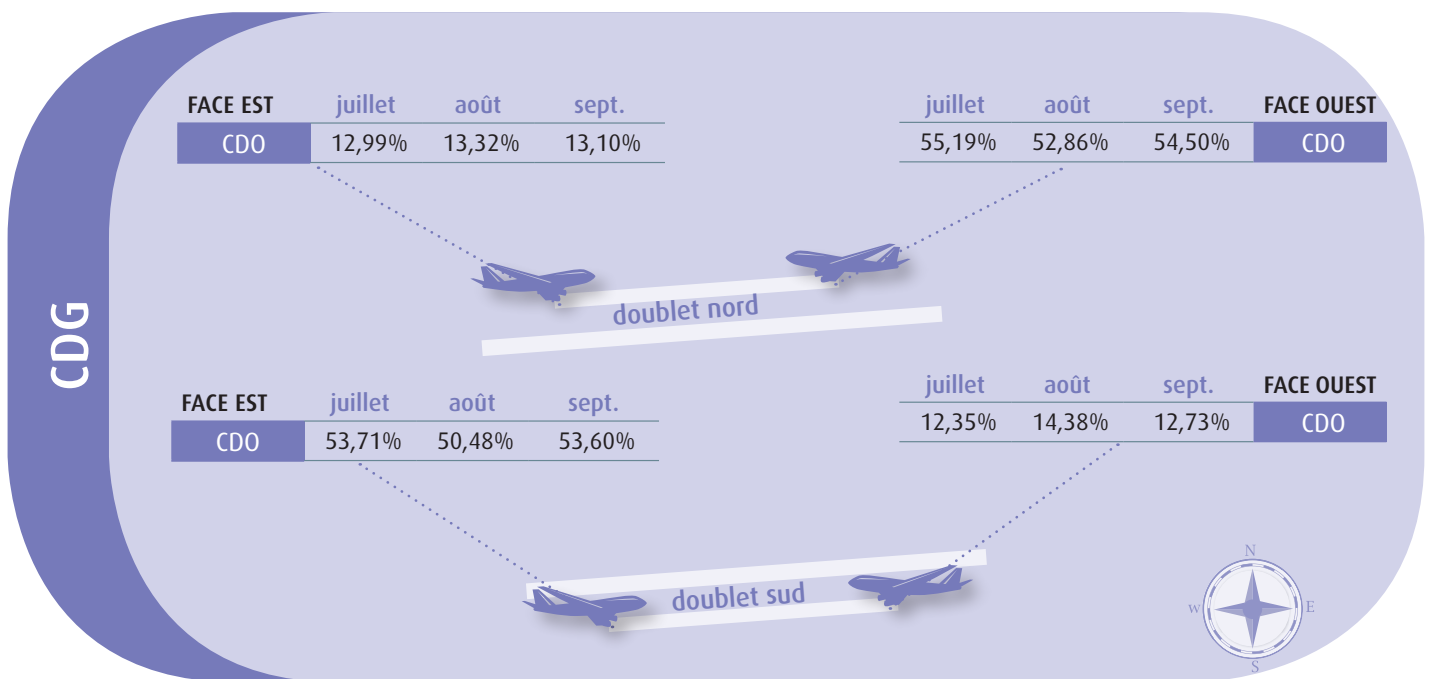
L'approche en descente continue (CDO – *Continuous Descent Operation*) est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aéroport en évitant ces paliers inutiles, à l'exclusion du possible palier d'interception de l'ILS. Ce type d'approche permet ainsi de réduire de façon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

