



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° 42 sur le trafic aérien en Île-de-France pour les mois d'octobre, novembre et décembre 2017.

Ce bulletin vous fournit différentes données concernant la circulation aérienne en Ile-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.

La DSNA poursuit sa démarche de transformation numérique de l'information à l'intention des riverains en 2018, avec pour le mois de janvier un nouveau format du bulletin d'information sur le trafic aérien en Ile-de-France, exclusivement en ligne et consultable sur appareils mobiles. Ce bulletin à présent mensuel vous permettra notamment de visualiser les données de trafic sur l'année en cours. Pour vous abonner à la nouvelle version électronique du bulletin, adressez votre demande à [environnement-dsna@aviation-civile.gouv.fr](mailto:environnement-dsna@aviation-civile.gouv.fr).

Toutes ces données, ainsi que beaucoup d'autres informations sur la circulation aérienne à destination des riverains des aéroports parisiens sont disponibles sur notre site internet <http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr>. Suivre le fil d'Ariane : [Politiques publiques / de A à Z > Aviation civile > Riverains des aéroports > Trafic aérien en Île-de-France](#).

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	
<b>CDG</b>	octobre	+0,23%	408 398	+0,61%	05 octobre	1 423
	novembre	+1,42%	445 558	+0,68%	06 novembre	1 313
	décembre	+0,50%	483 355	+0,67%	21 décembre	1 339
<b>ORLY</b>	octobre	-3,85%	197 499	-2,03%	20 octobre	761
	novembre	-3,70%	214 642	-2,16%	03 novembre	667
	décembre	-5,43%	232 055	-2,42%	22 décembre	697
<b>LE BOURGET</b>	octobre	+0,94%	45 454	+0,99%	19 octobre	211
	novembre	+6,76%	49 878	+1,48%	10 novembre	206
	décembre	+13,85%	54 177	+2,36%	15 décembre	225

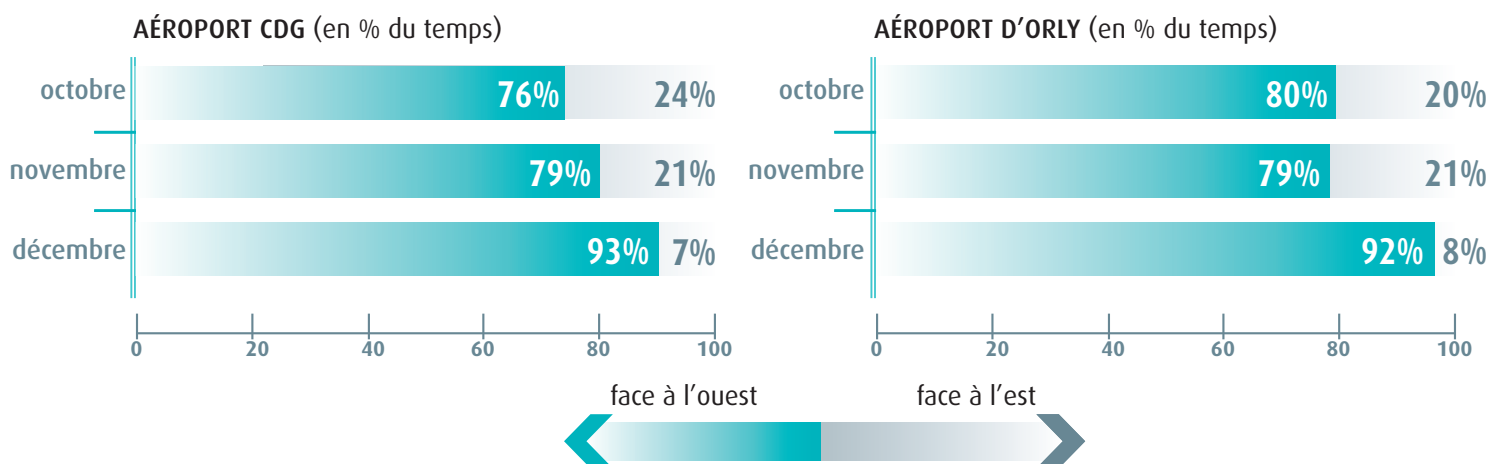
Ces chiffres concernent l'ensemble des vols IFR (vols aux instruments) contrôlés par la navigation aérienne. Outre le trafic commercial, ils incluent les vols militaires, sanitaires et d'État notamment.



## 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		
	octobre	novembre	décembre	octobre	novembre	décembre	octobre	novembre	décembre
Gros porteurs >137 tonnes	24,94%	25,67%	26,90%	7,27%	7,70%	8,68%	0,54%	0,36%	0,45%
Moyens porteurs <137 tonnes	75,01%	74,27%	73,08%	92,70%	92,25%	91,27%	68,07%	65,32%	66,02%
Avions légers <5,7 tonnes	0,05%	0,06%	0,02%	0,03%	0,05%	0,05%	31,39%	34,32%	33,53%



## NON RESPECT DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

### NOMBRE DE MANQUEMENTS RELEVÉS

	octobre	novembre	décembre
CDG	1	2	1
ORLY	4	0	Non disponible

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

	octobre	novembre	décembre
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

octobre	42 088	novembre	37 160	décembre	37 797
---------	--------	----------	--------	----------	--------

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

### FACE À L'OUEST

#### DÉCOLLAGES

octobre	18,46%
novembre	18,16%
décembre	21,84%

#### ATTERRISSAGES

octobre	14,41%
novembre	13,86%
décembre	16,03%



#### DÉCOLLAGES

octobre	20,44%
novembre	21,46%
décembre	25,30%



#### ATTERRISSAGES

octobre	24,31%
novembre	26,18%
décembre	30,74%



### FACE À L'EST

#### DÉCOLLAGES

octobre	4,52%
novembre	4,27%
décembre	1,12%

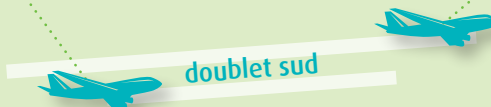


#### ATTERRISSAGES

octobre	4,80%
novembre	4,17%
décembre	1,23%

#### DÉCOLLAGES

octobre	6,54%
novembre	6,10%
décembre	1,79%



#### ATTERRISSAGES

octobre	6,53%
novembre	5,80%
décembre	1,96%



## UTILISATION DES DOUBLETS CDG

Répartition mensuelle d'utilisation des doublets de piste.

	octobre	novembre	décembre
doublet nord	42,18%	40,46%	40,21%
doublet sud	57,82%	59,54%	59,79%

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

	octobre	novembre	décembre
doublet nord	41,80%	45,23%	41,96%
doublet sud	58,20%	54,77%	58,04%



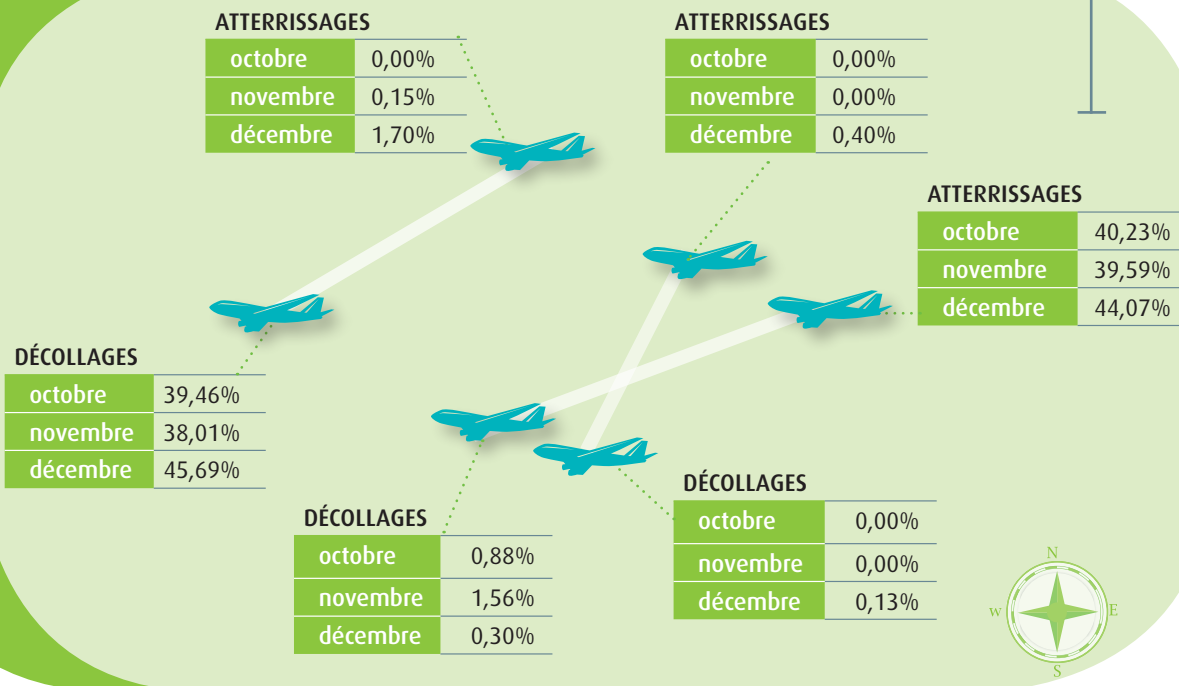
# UTILISATION DES SEUILS DE PISTE ORLY

## Nombre de mouvements

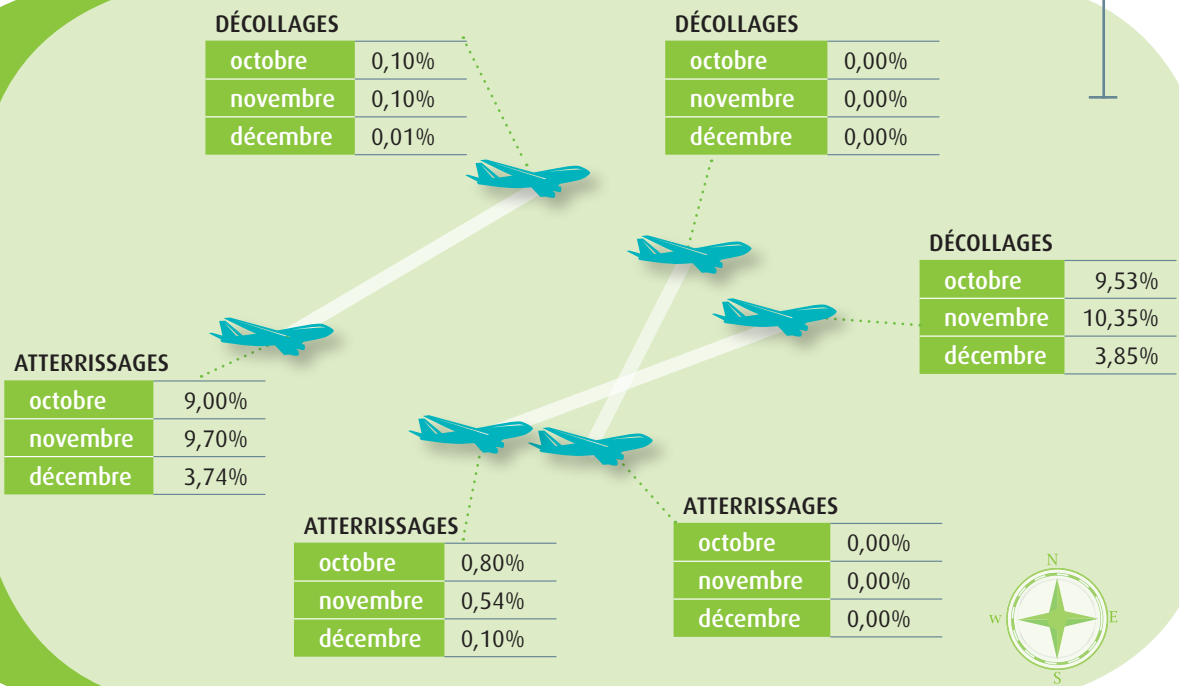
octobre	20 453	novembre	17 143	décembre	17 413
---------	--------	----------	--------	----------	--------

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	octobre	novembre	décembre
1 500 m	5,66%	6,68%	3,88%
1 200 m	88,23%	85,21%	87,93%
900 m	5,91%	7,98%	7,97%
600 m	0,20%	0,13%	0,21%

octobre	novembre	décembre	FACE OUEST
98,44%	97,92%	97,74%	1 500 m
1,31%	1,81%	1,86%	1 200 m
0,25%	0,23%	0,30%	900 m
0,01%	0,04%	0,11%	600 m



doublent nord

FACE EST	octobre	novembre	décembre
1 500 m	96,20%	95,57%	96,51%
1 200 m	3,58%	4,19%	3,36%
900 m	0,18%	0,19%	0,13%
600 m	0,04%	0,05%	0,00%

octobre	novembre	décembre	FACE OUEST
4,08%	4,00%	4,62%	1 500 m
91,21%	90,93%	89,78%	1 200 m
4,68%	5,04%	5,45%	900 m
0,03%	0,03%	0,14%	600 m



doublent sud



ORLY

FACE EST	octobre	novembre	décembre
1 500 m	53,34%	51,42%	50,93%
1 200 m	37,58%	36,99%	36,80%
900 m	9,03%	11,47%	12,27%
600 m	0,05%	0,12%	0,00%

octobre	novembre	décembre	FACE OUEST
78,80%	79,06%	79,06%	1 200 m
20,98%	20,70%	20,77%	900 m
0,22%	0,24%	0,17%	600 m



LE BOURGET

FACE EST	octobre	novembre	décembre
900 m	98,43%	98,92%	100,00%
600 m	1,57%	1,08%	0,00%

octobre	novembre	décembre	FACE OUEST
49,94%	55,88%	57,09%	1 500 m
47,95%	42,49%	40,66%	900 m
2,11%	1,63%	2,25%	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).

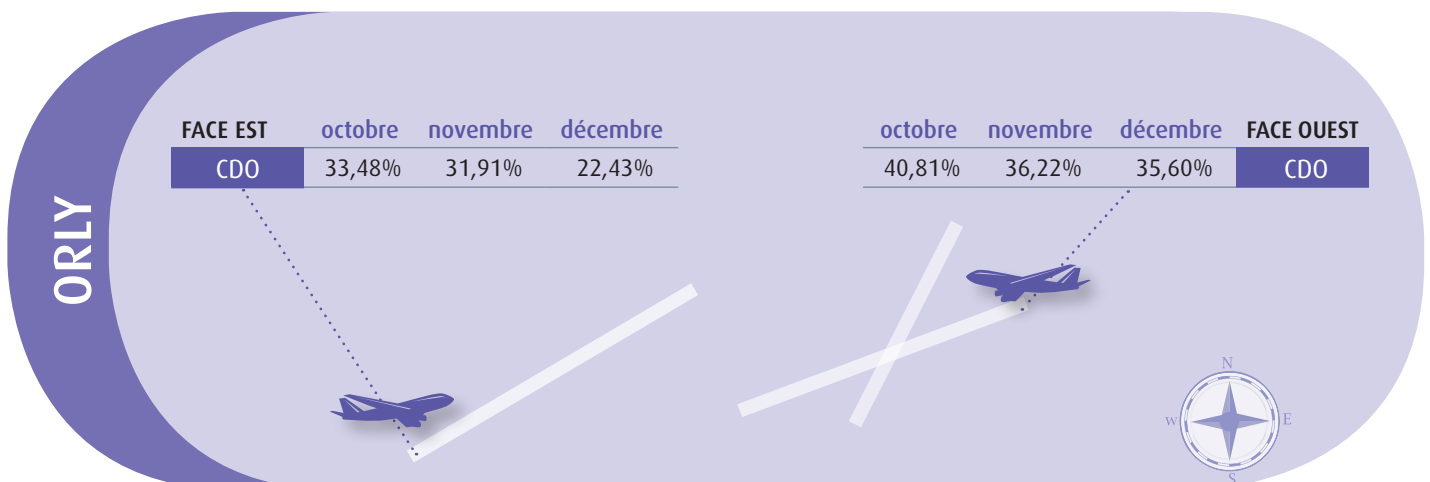
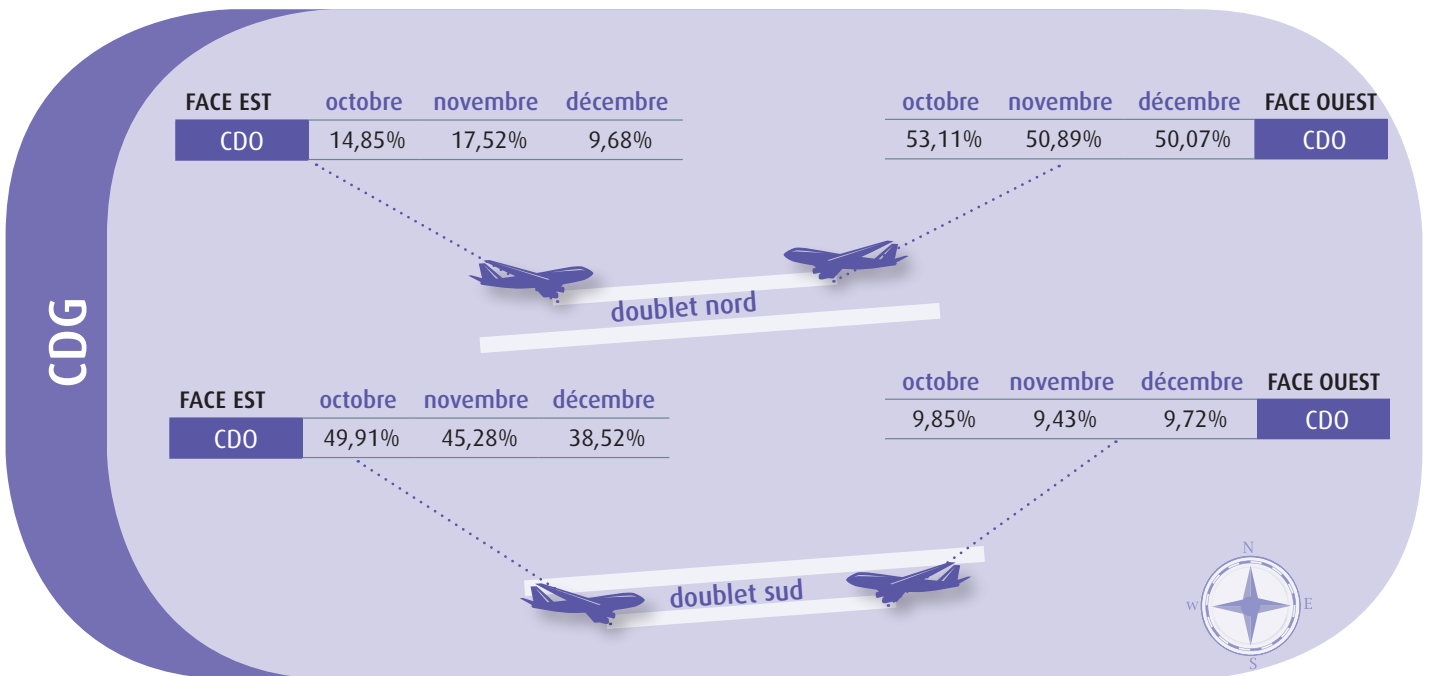
L'approche en descente continue (CDO – *Continuous Descent Operation*) est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aéroport en évitant ces paliers inutiles, à l'exclusion du possible palier d'interception de l'ILS. Ce type d'approche permet ainsi de réduire de façon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