



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° 36 sur le trafic aérien en Île-de-France pour les mois d'avril, mai et juin 2016.

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.

Nous vous informons que suite aux conclusions du Groupe de Travail sur les vols de nuit que nous avons évoqué précédemment, le bulletin d'information sur le trafic en Ile-de-France sera mis à jour prochainement. Nous invitons donc les lecteurs à nous faire part dès à présent de leurs suggestions d'amélioration sur ce bulletin.

La Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle a émis, dans ses conclusions, un avis favorable à la mise en service de la procédure d'approche en descente continue (CDO) de nuit entre 00h30 et 05h00 à partir du 15 septembre 2016.

La CCE de l'aérodrome de Paris-Orly a émis, dans ses conclusions, un avis favorable à la présentation du projet de départs d'Orly en piste 08 vers l'Ouest et le Nord. La concertation est en cours en vue d'une mise en service éventuelle en décembre 2016.

Aéroports de Paris a débuté les travaux de la piste n°4 sur la plate-forme de Paris-Orly le lundi 18 juillet avec pour conséquences des conditions de survols exceptionnelles des communes riveraines de l'aéroport. Un bilan sera réalisé à l'issue des six semaines de travaux.

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	avril	40 076	+3,52%	148 463	+1,24%	21 avril	1 426
	mai	42 343	+1,37%	190 806	+1,27%	13 mai	1 439
	juin	41 663	-1,01%	232 469	+0,85%	30 juin	1 468
ORY	avril	20 572	+6,33%	73 431	+1,35%	22 avril	837
	mai	21 568	+5,88%	94 999	+2,35%	09 mai	782
	juin	20 807	-0,70%	115 806	+1,79%	24 juin	777
LE BOURGET	avril	3 909	-2,93%	15 358	-3,76%	15 avril	191
	mai	4 875	+0,62%	20 233	-2,74%	30 mai	203
	juin	5 744	-1,29%	25 977	-2,42%	02 juin	247

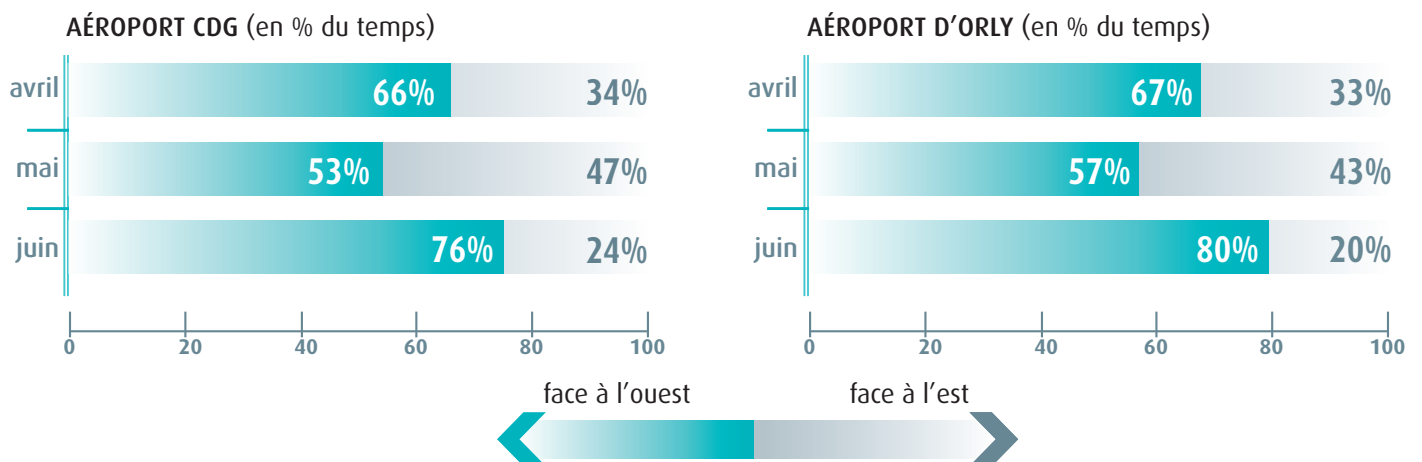
Ces chiffres concernent l'ensemble des vols IFR (vols aux instruments) contrôlés par la navigation aérienne. Outre le trafic commercial, ils incluent les vols militaires, sanitaires et d'État notamment.



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		
	avril	mai	juin	avril	mai	juin	avril	mai	juin
 Gros porteurs >137 tonnes	24,27%	24,17%	25,39%	7,49%	6,47%	6,84%	0,37%	0,67%	0,41%
 Moyens porteurs <137 tonnes	75,69%	75,80%	74,57%	92,49%	93,49%	93,13%	62,60%	62,78%	63,43%
 Avions légers <5,7tonnes	0,04%	0,03%	0,04%	0,02%	0,04%	0,03%	37,03%	36,55%	36,16%



NON RESPECT DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

NOMBRE DE MANQUEMENTS RELEVÉS

	avril	mai	juin
CDG	0	0	1
ORLY	3	5	4

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

	avril	mai	juin
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

avril	40 076	mai	42 343	juin	41 663
-------	--------	-----	--------	------	--------

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

FACE À L'OUEST

DÉCOLLAGES

avril	15,16%
mai	12,87%
juin	18,83%

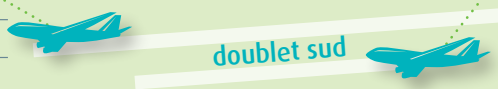
ATTERRISSAGES

avril	11,95%
mai	10,21%
juin	14,68%



DÉCOLLAGES

avril	18,38%
mai	14,80%
juin	20,12%



ATTERRISSAGES

avril	21,49%
mai	17,23%
juin	24,45%



FACE À L'EST

ATTERRISSAGES

avril	6,90%
mai	9,38%
juin	4,46%

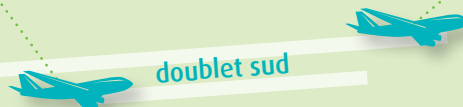


DÉCOLLAGES

avril	6,21%
mai	8,81%
juin	4,36%

ATTERRISSAGES

avril	9,69%
mai	13,22%
juin	6,40%



DÉCOLLAGES

avril	10,22%
mai	13,48%
juin	6,70%



UTILISATION DES DOUBLETS CDG

Répartition mensuelle d'utilisation des doublets de piste.

	avril	mai	juin
doublet nord	40,22%	41,27%	42,33%
doublet sud	59,78%	58,73%	57,67%

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

	avril	mai	juin
doublet nord	40,31%	37,35%	38,31%
doublet sud	59,69%	62,65%	61,69%

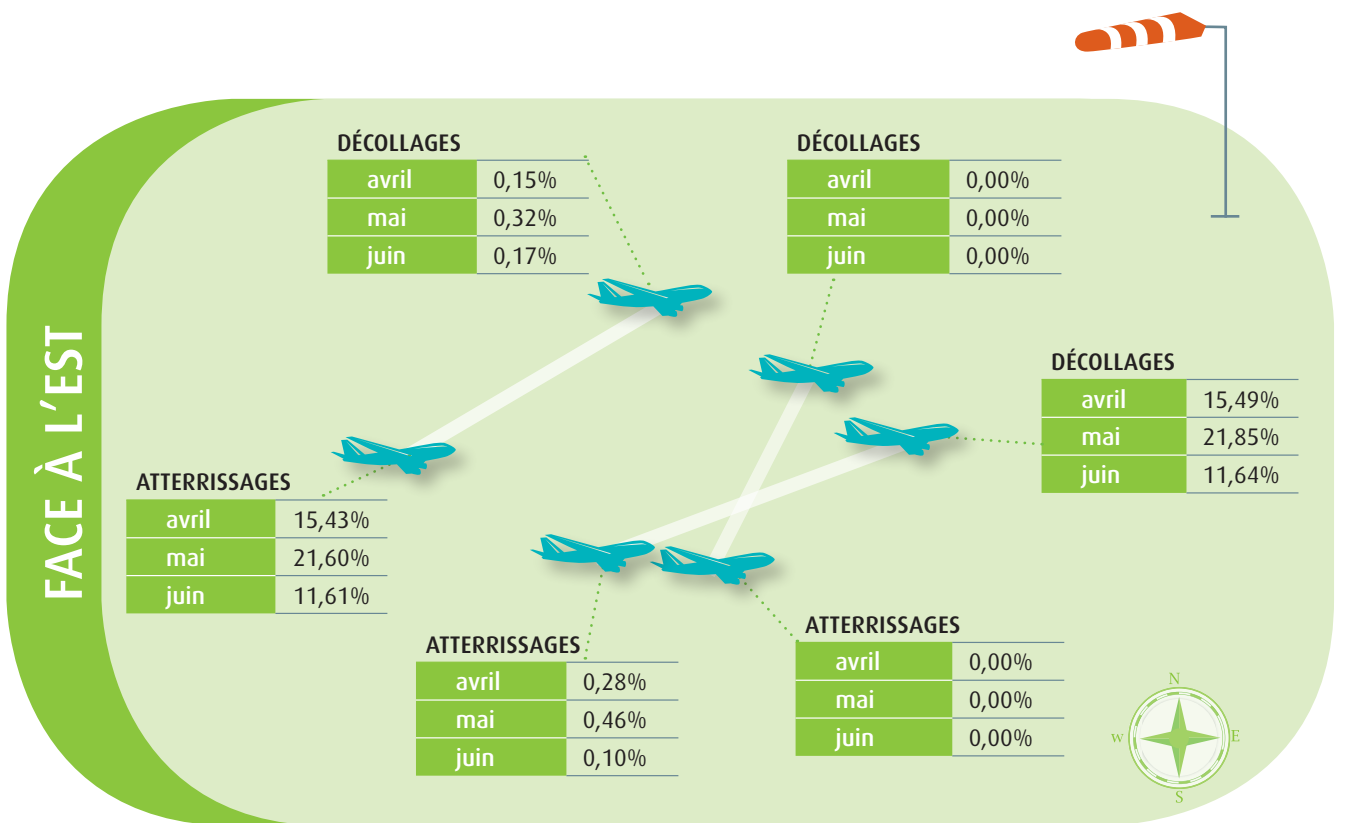
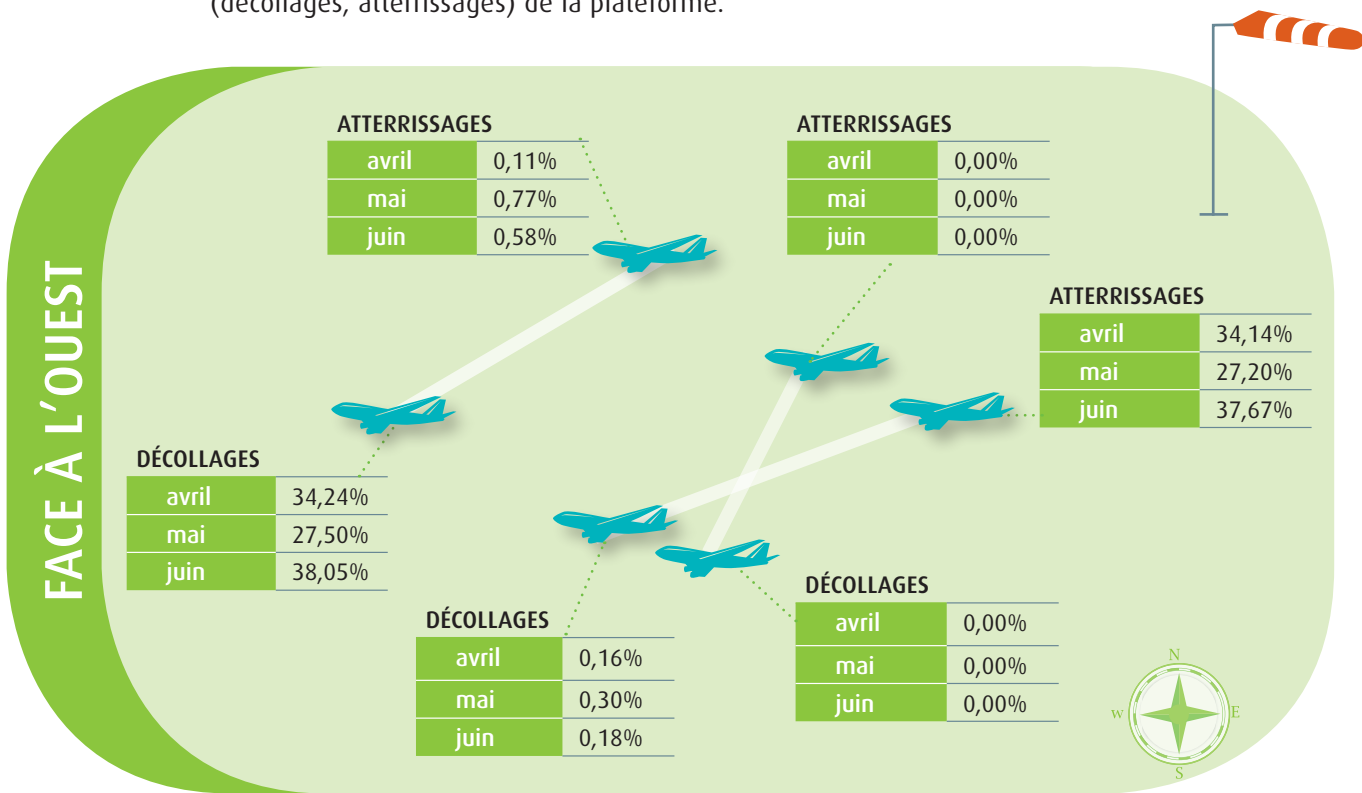


UTILISATION DES SEUILS DE PISTE ORLY

Nombre de mouvements

avril	20 572	mai	21 568	juin	20 807
-------	--------	-----	--------	------	--------

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	avril	mai	juin
1 500 m	3,12%	2,85%	4,11%
1 200 m	79,83%	87,47%	89,84%
900 m	15,92%	9,48%	6,00%
600 m	1,13%	0,21%	0,05%

avril	mai	juin	FACE OUEST
93,81%	96,52%	96,76%	1 500 m
5,52%	2,48%	2,45%	1 200 m
0,48%	0,88%	0,66%	900 m
0,19%	0,12%	0,14%	600 m



doublet nord

FACE EST	avril	mai	juin
1 500 m	87,65%	95,23%	95,75%
1 200 m	9,92%	4,21%	3,80%
900 m	1,06%	0,52%	0,34%
600 m	1,37%	0,05%	0,11%

avril	mai	juin	FACE OUEST
3,23%	4,00%	3,62%	1 500 m
84,16%	88,14%	89,10%	1 200 m
12,04%	7,46%	6,93%	900 m
0,56%	0,40%	0,35%	600 m



doublet sud



ORLY

FACE EST	avril	mai	juin
1 500 m	47,47%	52,03%	50,90%
1 200 m	37,71%	36,54%	39,13%
900 m	13,81%	11,26%	9,80%
600 m	1,01%	0,17%	0,16%

avril	mai	juin	FACE OUEST
70,29%	73,27%	74,13%	1 200 m
28,48%	25,96%	25,48%	900 m
1,23%	0,77%	0,38%	600 m



LE BOURGET

FACE EST	avril	mai	juin
900 m	96,63%	97,83%	98,97%
600 m	3,37%	2,17%	1,03%

avril	mai	juin	FACE OUEST
49,89%	46,11%	49,93%	1 500 m
44,75%	49,65%	46,22%	900 m
5,36%	4,24%	3,85%	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).

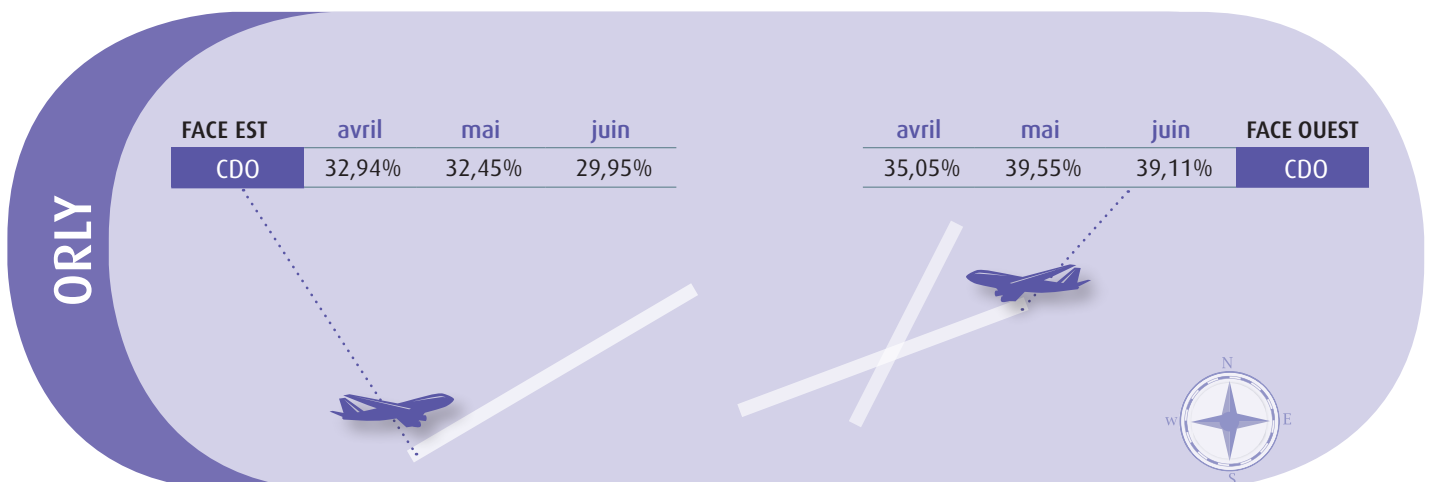
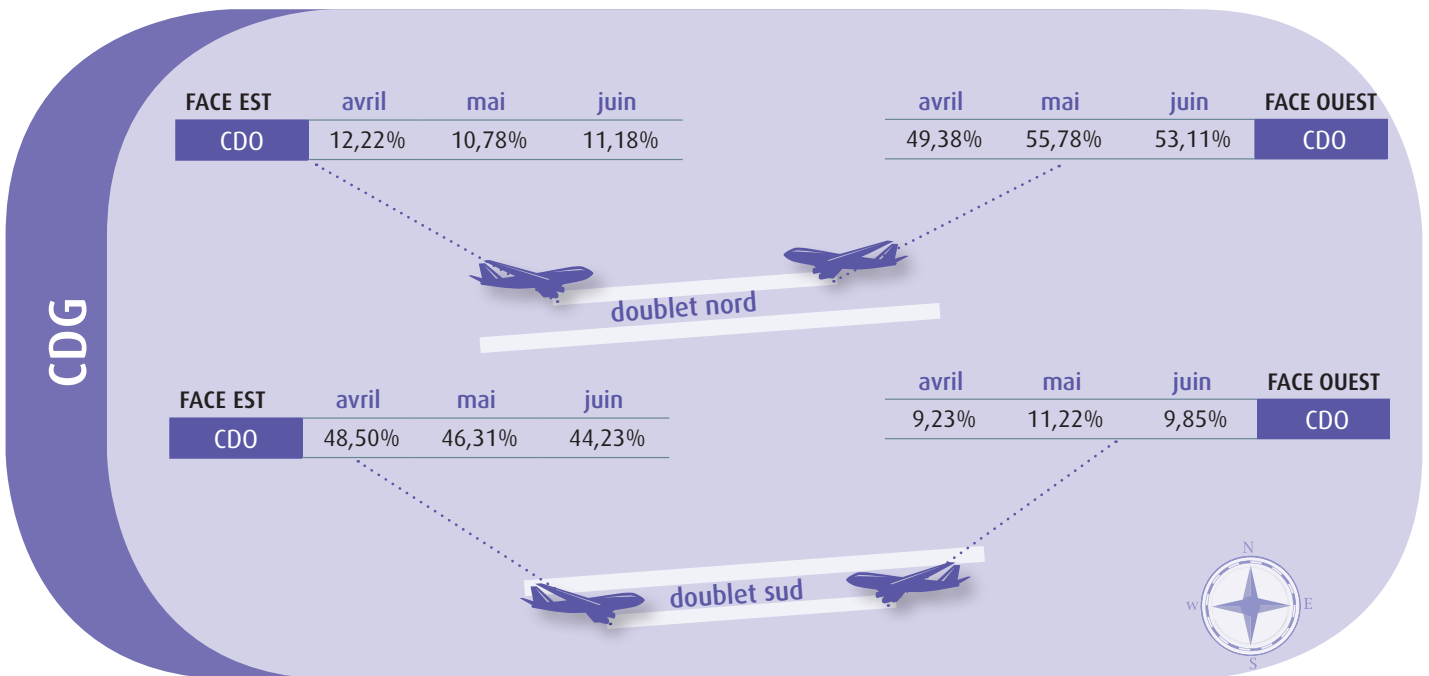
L'approche en descente continue (CDO – *Continuous Descent Operation*) est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aéroport en évitant ces paliers inutiles, à l'exclusion du possible palier d'interception de l'ILS. Ce type d'approche permet ainsi de réduire de façon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

