



BULLETIN D'INFORMATION sur le trafic aérien en Ile-de-France

ORLY CDG LE BOURGET

n° 15 / Janvier - Février - Mars 2011



La direction des services de la Navigation aérienne a le plaisir de vous adresser le bulletin d'information n°15 sur le trafic aérien en Ile-de-France pour les mois de janvier, février et mars 2011.

Ce bulletin vient compléter les actions de transparence entreprises en région parisienne sur la réalité des survols, parmi lesquelles :

- le déploiement du logiciel *Vitrail* dans les mairies qui le souhaitent ;
- la présence de contrôleurs à la retraite au sein des maisons de l'environnement. Ils apportent leur expérience professionnelle et répondent à toute question portant sur le dispositif de circulation aérienne en Île-de-France, sur les techniques du contrôle aérien et ses contraintes, sur les caractéristiques du survol des avions et sur les procédures d'atterrissage et de décollage. Ils sont dotés d'outils pédagogiques et de communication : logiciels de navigation aérienne en 3 dimensions (*Elvira 3D* et *BridgeXtreme*), logiciel de bruit (nouvel outil acoustique *Visiobruit*), et supports divers. Les contrôleurs aériens se tiennent à votre disposition le lundi et le mercredi de 10 h à 16 h (sauf jours fériés et mois d'août) ;
- la mise en ligne des *journées caractéristiques du trafic aérien en Île-de-France 2010* en version interactive sur le site du Ministère. Il présente les journées à fort trafic pendant lesquelles les procédures de circulation aérienne habituelles ont été utilisées (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-journees-caracteristiques-du.html>).

Nous vous informons par ailleurs que l'enquête publique *Aéroport de ROISSY* relative à la phase 3 du projet de relèvement de 300 mètres des altitudes d'arrivée en région parisienne s'est finalement déroulée du 2 mars au 1^{er} avril 2010 suite à une modification du projet annoncée par la ministre du développement durable pendant les rencontres du grand Roissy. Après remise du rapport de la commission d'enquête, la phase de concertation continuera à travers l'avis formel de la Commission Consultative de l'Environnement puis de l'ACNUSA avant une décision ministérielle en juin 2011. ■



Trafic des 3 aéroports

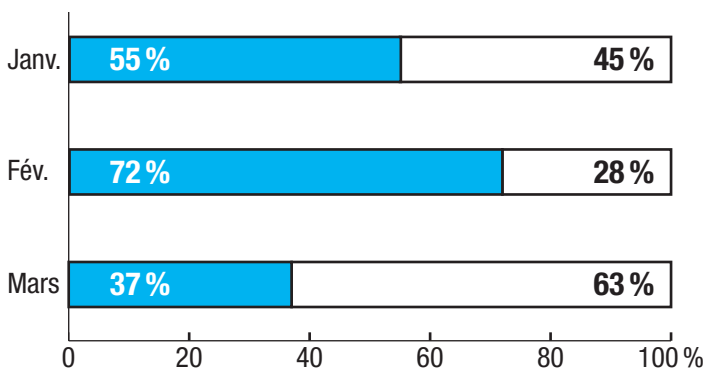
		Nombre de mouvements	Evolution même mois année précédente	Cumul à janvier	Evolution cumul à janvier année précédente	Jour de pointe	
Orly	Janv.	17 604	+6,30 %	17 604	+6,30 %	28 janvier	665
	Fév.	16 953	+10,90 %	34 557	+8,51 %	11 février	698
	Mars	19 646	+2,72 %	54 203	+6,34 %	28 mars	722
CDG	Janv.	40 224	+2,24 %	40 224	+2,24 %	2 janvier	1 395
	Fév.	37 582	+3,57 %	77 806	+2,88 %	24 février	1 419
	Mars	42 815	+0,43 %	120 621	+1,99 %	31 mars	1 476
Le Bourget	Janv.	4 351	+9,93 %	4 351	+9,93 %	26 janvier	216
	Fév.	4 353	+13,51 %	8 704	+11,69 %	17 février	228
	Mars	5 095	-3,87 %	13 799	+5,39 %	17 mars	230

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'Etat notamment.

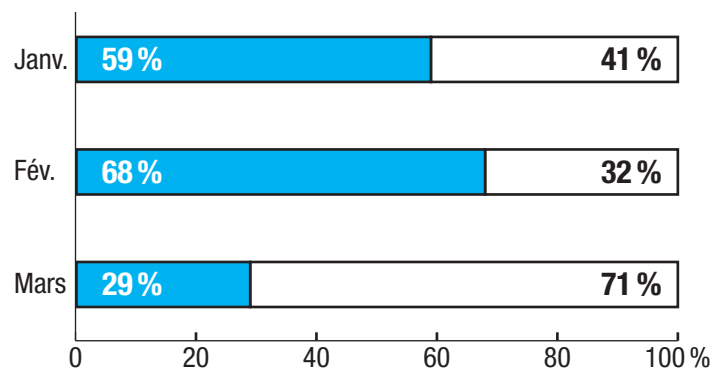


Configuration est/ouest

AÉROPORT D'ORLY
(en % du temps)



AÉROPORT CDG
(en % du temps)



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.



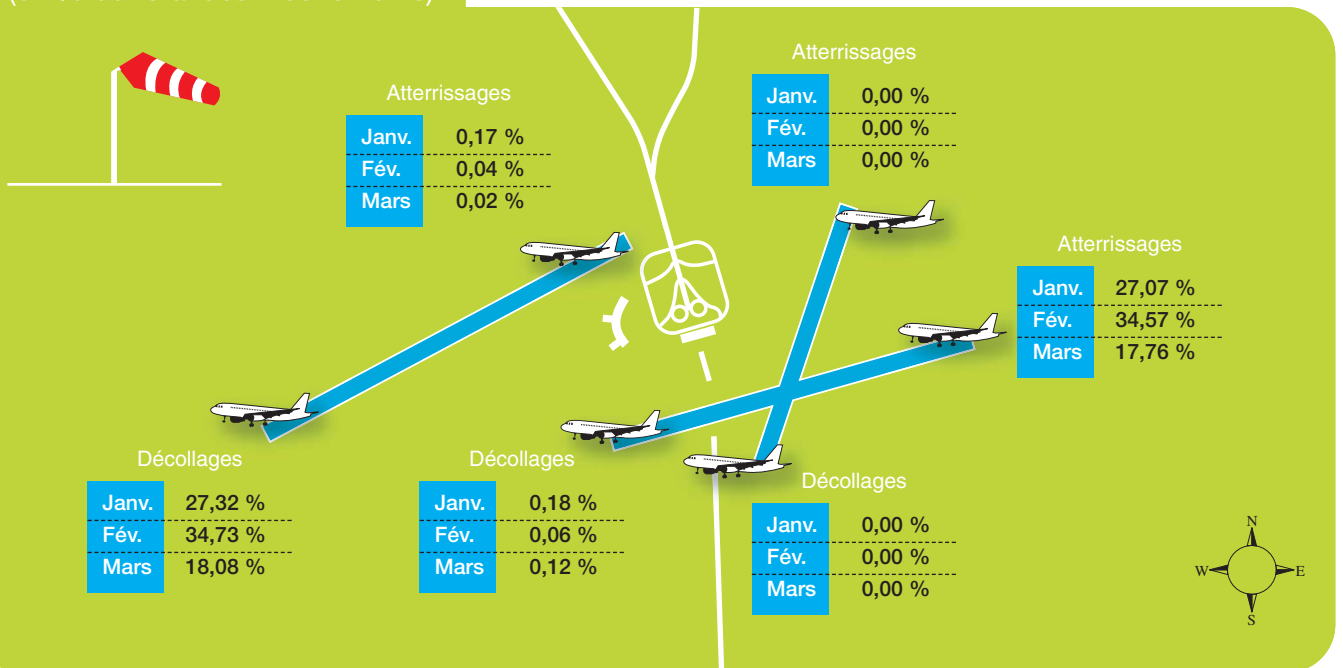
Utilisation des seuils de piste / Orly

Nombre de mouvements

Janv.	17 604
Fév.	16 953
Mars	19 646

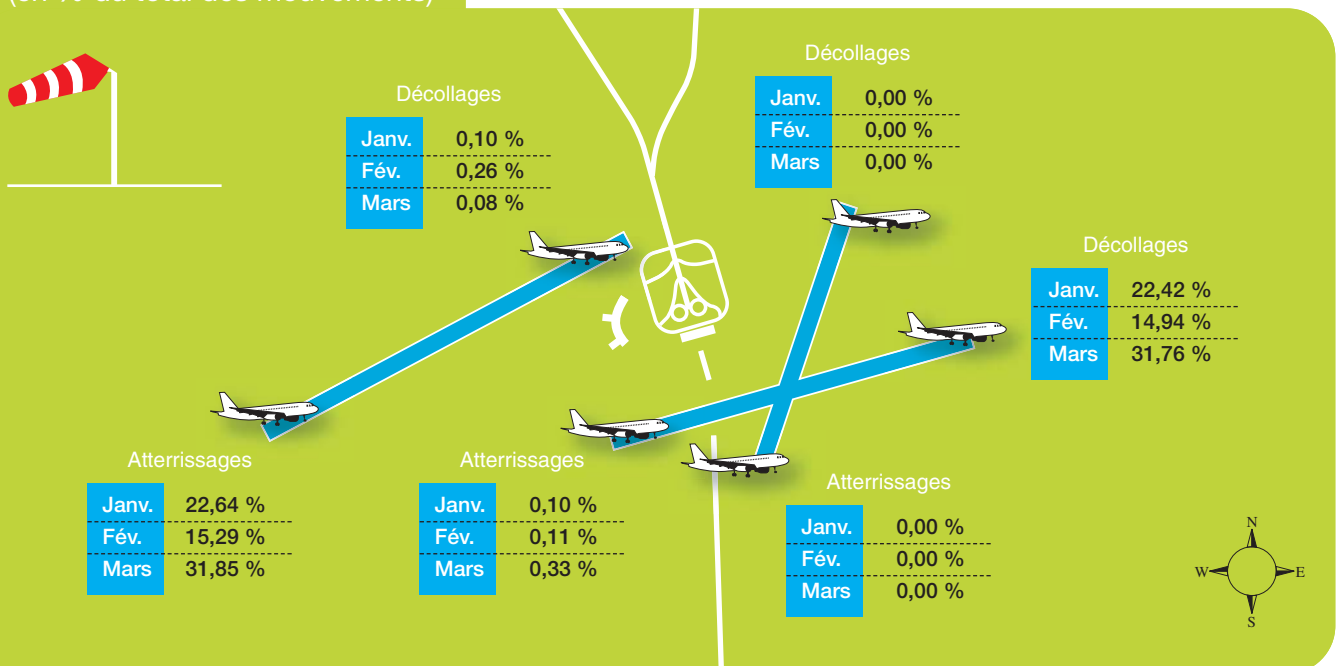
FACE À L'OUEST

(en % du total des mouvements)



FACE À L'EST

(en % du total des mouvements)





Utilisation des seuils de piste / CDG

Nombre de mouvements

Janv.	40 224
Fév.	37 582
Mars	42 815

FACE À L'OUEST

(en % du total des mouvements)

Décollages

Janv.	12,88 %
Fév.	14,91 %
Mars	7,04 %

Atterrissages

Janv.	10,54 %
Fév.	12,32 %
Mars	5,79 %

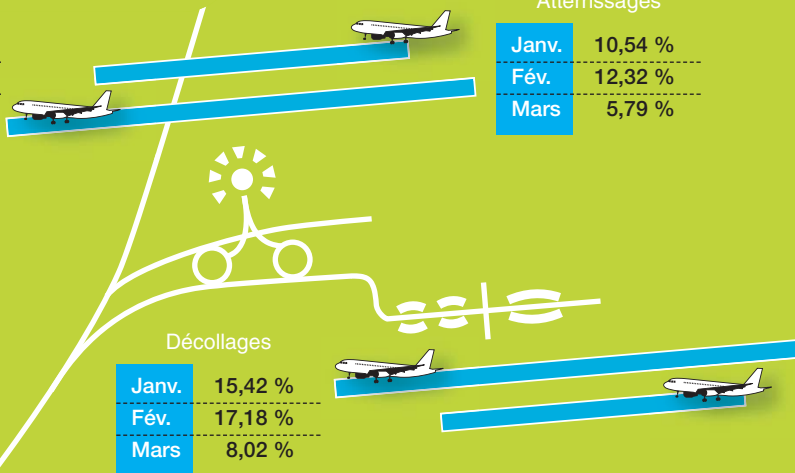


Décollages

Janv.	15,42 %
Fév.	17,18 %
Mars	8,02 %

Atterrissages

Janv.	17,99 %
Fév.	19,99 %
Mars	9,06 %



FACE À L'EST

(en % du total des mouvements)

Atterrissages

Janv.	8,61 %
Fév.	7,36 %
Mars	14,51 %

Décollages

Janv.	8,98 %
Fév.	7,43 %
Mars	14,20 %

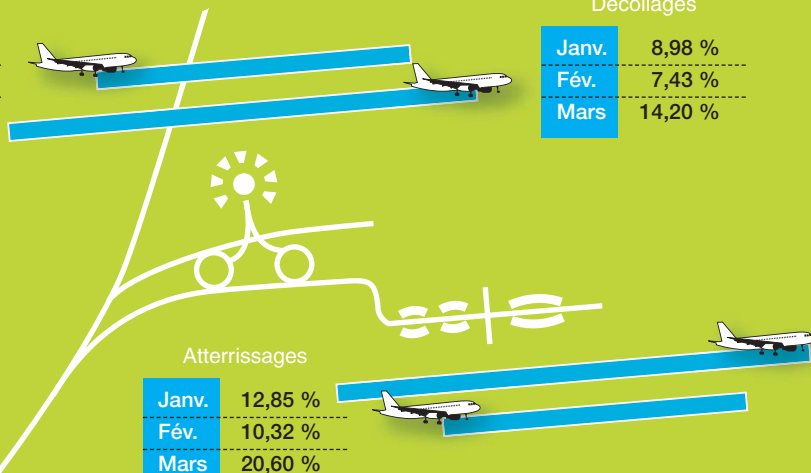


Décollages

Janv.	12,73 %
Fév.	10,49 %
Mars	20,78 %

Atterrissages

Janv.	12,85 %
Fév.	10,32 %
Mars	20,60 %



Utilisation des doublets / CDG

Sur 24h :

	Janv.	Fév.	Mars
Doublet Nord	41,01 %	42,02 %	41,54 %
Doublet Sud	58,99 %	57,98 %	58,46 %

Sur la période 22h-6h :

	Janv.	Fév.	Mars
Doublet Nord	37,30 %	41,15 %	39,47 %
Doublet Sud	62,70 %	58,85 %	60,53 %



Altitude d'interception des ILS

Dans la phase finale de vol, les avions utilisent l'ILS, système d'atterrissage aux instruments, qui les guide jusqu'à la piste sur une pente régulière de 5%. L'interception de l'ILS s'effectue après une phase de vol en palier à une altitude comprise entre 2000 pieds (soit 600 mètres) et 4000 pieds (soit 1200 mètres).

ORLY

	Janv.	Fév.	Mars
4000 ft	54,02%	54,31%	54,04%
3000 ft	44,67%	45,07%	45,48%
2000 ft	1,31%	0,62%	0,48%

	Janv.	Fév.	Mars
4000 ft	55,87%	50,52%	51,71%
3000 ft	43,89%	49,21%	48,06%
2000 ft	0,24%	0,27%	0,23%



CDG

	Janv.	Fév.	Mars
4000 ft	10,37%	8,50%	9,95%
3000 ft	89,43%	91,10%	89,87%
2000 ft	0,20%	0,40%	0,18%

	Janv.	Fév.	Mars
4000 ft	99,13%	99,33%	99,31%
3000 ft	0,80%	0,52%	0,61%
2000 ft	0,07%	0,15%	0,08%

	Janv.	Fév.	Mars
4000 ft	99,08%	98,86%	99,65%
3000 ft	0,75%	0,88%	0,28%
2000 ft	0,17%	0,26%	0,07%

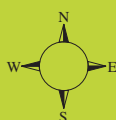
	Janv.	Fév.	Mars
4000 ft	8,70%	9,14%	7,76%
3000 ft	91,05%	90,71%	92,09%
2000 ft	0,25%	0,15%	0,15%



LE BOURGET

	Janv.	Fév.	Mars
2000 ft	78,36%	82,91%	79,89%
>2000 ft	21,64%	17,09%	20,11%

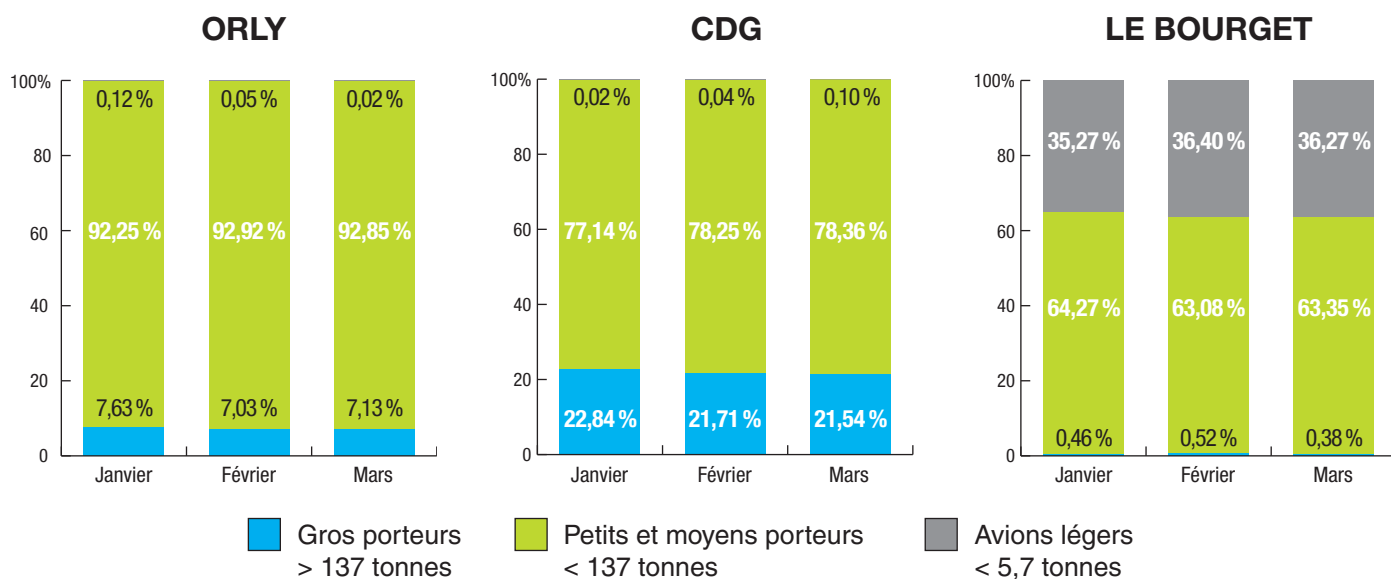
	Janv.	Fév.	Mars
4000 ft	48,84%	47,89%	50,31%
2000 ft	51,16%	52,11%	49,69%





Répartition du trafic par catégorie d'avions

(en pourcentage)



Non respect des Volumes de Protection Environnementale

(nombre de manquements relevés)

	Janv.	Fév.	Mars
Orly	0	1	nd
CDG	2	2	nd

nd : non disponible.



Délestage de kérosène

	Janv.	Fév.	Mars
Orly	0	0	0
CDG	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.



Arrivées du sud-ouest en descente lisse sur CDG

(% d'arrivées à plus de 2000 mètres au-dessus de la commune de Thoiry)

