



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°20 sur le trafic aérien en Île-de-France pour les mois d'avril, mai et juin 2012.

Les données fournies dans ce bulletin témoignent de la remontée effective des trajectoires d'interception des ILS des principaux aéroports franciliens. L'évaluation globale de ces modifications importantes du dispositif général de la circulation aérienne en Île-de-France est en cours et pourra être communiquée d'ici à la fin de l'année 2012.

Le dispositif " cœur de nuit ", évoqué dans le dernier bulletin, a été mis en place à Roissy pour les décollages en face à l'Ouest depuis le doublet nord de minuit à 5h00 du matin depuis le 8 mars 2012, conformément aux annonces de la commission consultative de l'environnement de juin 2011. Après un retour d'expérience sur son utilisation, le dispositif a été suspendu pour des raisons de sécurité concernant les décollages du doublet sud, dans l'attente d'études complémentaires. Il reste en vigueur pour les décollages depuis le doublet Nord utilisé de manière préférentielle dans ce dispositif.

Je vous signale enfin que les informations de ce bulletin sont désormais enrichies sur notre site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr> > Secteur Aérien > Passagers et riverains dans une nouvelle rubrique intitulée " L'information des riverains des aéroports ".

Maurice GEORGES
 Directeur des services de la Navigation aérienne

Erratum
 Les pourcentages d'interception des ILS de l'aéroport du Bourget en configuration face à l'Est communiqués dans le bulletin n°19 sont à corriger.
 Il faut lire :
 - 0,88% (janvier), 1,37% (février) et 2,52% (mars) pour les interceptions à 2000 pieds,
 - 99,12% (janvier), 98,63% (février) et 97,48% (mars) pour les interceptions à 3000 pieds.
 Ces chiffres confirment bien le relèvement d'altitude à 3000 pieds effectué en 2011. Nous nous excusons pour cette erreur d'édition.





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 | 41 500 | -3,55% | 159 647 | -2,44% | 5 avril | 1 461 |
| | mai | 42 888 | -4,19% | 202 535 | -2,82% | 25 mai | 1 466 |
| | juin | 42 789 | -2,66% | 245 324 | -2,79% | 29 juin | 1 515 |
| ORLY | avril | 18 949 | -4,27% | 73 557 | -1,43% | 5 avril | 722 |
| | mai | 20 186 | -2,75% | 93 743 | -1,71% | 25 mai | 741 |
| | juin | 20 884 | +3,19% | 114 627 | -0,86% | 29 juin | 796 |
| LE BOURGET | avril | 4 072 | -10,53% | 17 507 | -4,59% | 19 avril | 210 |
| | mai | 5 109 | -9,89% | 22 616 | -5,85% | 16 mai | 254 |
| | juin | 5 679 | -6,49% | 28 295 | -5,97% | 28 juin | 246 |

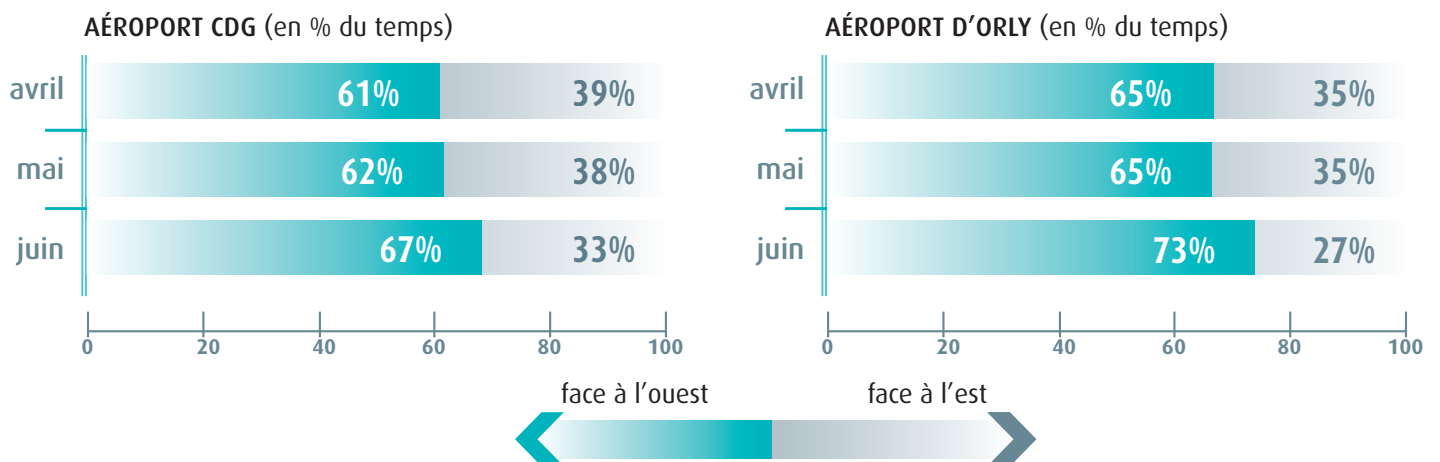
Ces chiffres concernent l'ensemble des vols IFR (vols aux instruments) contrôlés par la navigation aérienne. Outre le trafic commercial, ils incluent les vols militaires, sanitaires et d'État notamment.



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 | 23,82% | 23,54% | 24,40% | 7,45% | 5,90% | 6,02% | 1,10% | 0,76% | 1,14% |
|  Petits porteurs <137 tonnes | 76,14% | 76,42% | 75,57% | 92,51% | 94,07% | 93,90% | 62,29% | 64,92% | 65,12% |
|  Avions légers <5,7tonnes | 0,04% | 0,04% | 0,03% | 0,04% | 0,03% | 0,08% | 36,61% | 34,32% | 33,74% |



NON RESPECT DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

NOMBRE DE MANQUEMENTS RELEVÉS

| | avril | mai | juin |
|------|-------|-----|------|
| CDG | 0 | 0 | 0 |
| ORLY | 0 | 3 | 1 |

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 41 500 mai 42 888 juin 42 789

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

FACE À L'OUEST

DÉCOLLAGES

| | |
|-------|--------|
| avril | 16,01% |
| mai | 17,90% |
| juin | 18,22% |

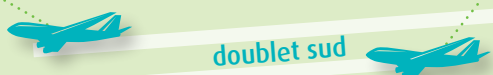
ATTERRISSAGES

| | |
|-------|--------|
| avril | 12,52% |
| mai | 13,45% |
| juin | 13,82% |



DÉCOLLAGES

| | |
|-------|--------|
| avril | 15,41% |
| mai | 15,47% |
| juin | 16,87% |



ATTERRISSAGES

| | |
|-------|--------|
| avril | 18,75% |
| mai | 20,21% |
| juin | 21,20% |



FACE À L'EST

ATTERRISSAGES

| | |
|-------|-------|
| avril | 7,73% |
| mai | 6,70% |
| juin | 6,36% |



DÉCOLLAGES

| | |
|-------|-------|
| avril | 7,93% |
| mai | 7,25% |
| juin | 6,95% |

ATTERRISSAGES

| | |
|-------|--------|
| avril | 10,99% |
| mai | 9,68% |
| juin | 8,60% |



DÉCOLLAGES

| | |
|-------|--------|
| avril | 10,66% |
| mai | 9,34% |
| juin | 7,98% |



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.

| | avril | mai | juin |
|--------------|--------|--------|--------|
| doublet nord | 44,19% | 45,30% | 45,35% |
| doublet sud | 55,81% | 54,70% | 54,65% |

| | avril | mai | juin |
|--------------|--------|--------|--------|
| doublet nord | 51,15% | 58,31% | 58,76% |
| doublet sud | 48,85% | 41,69% | 41,24% |

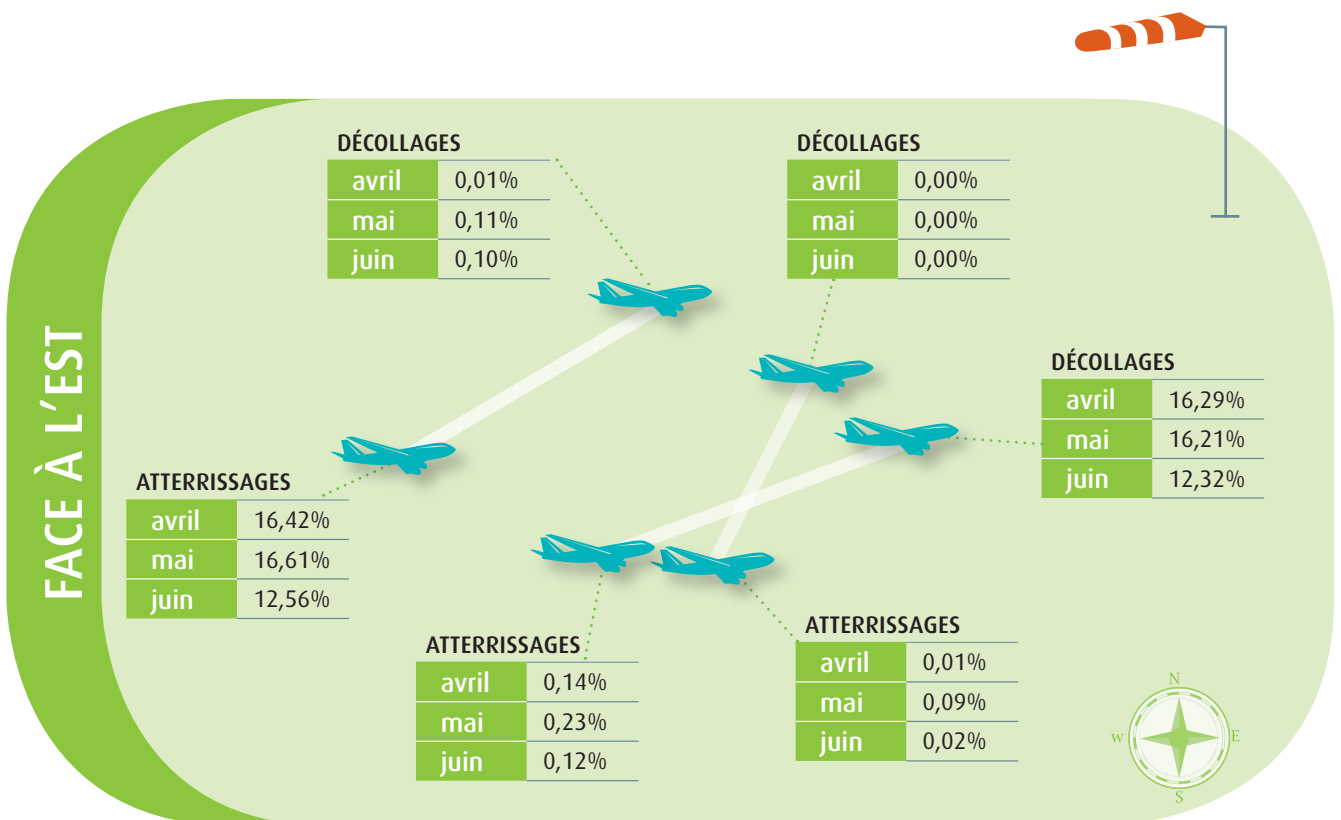
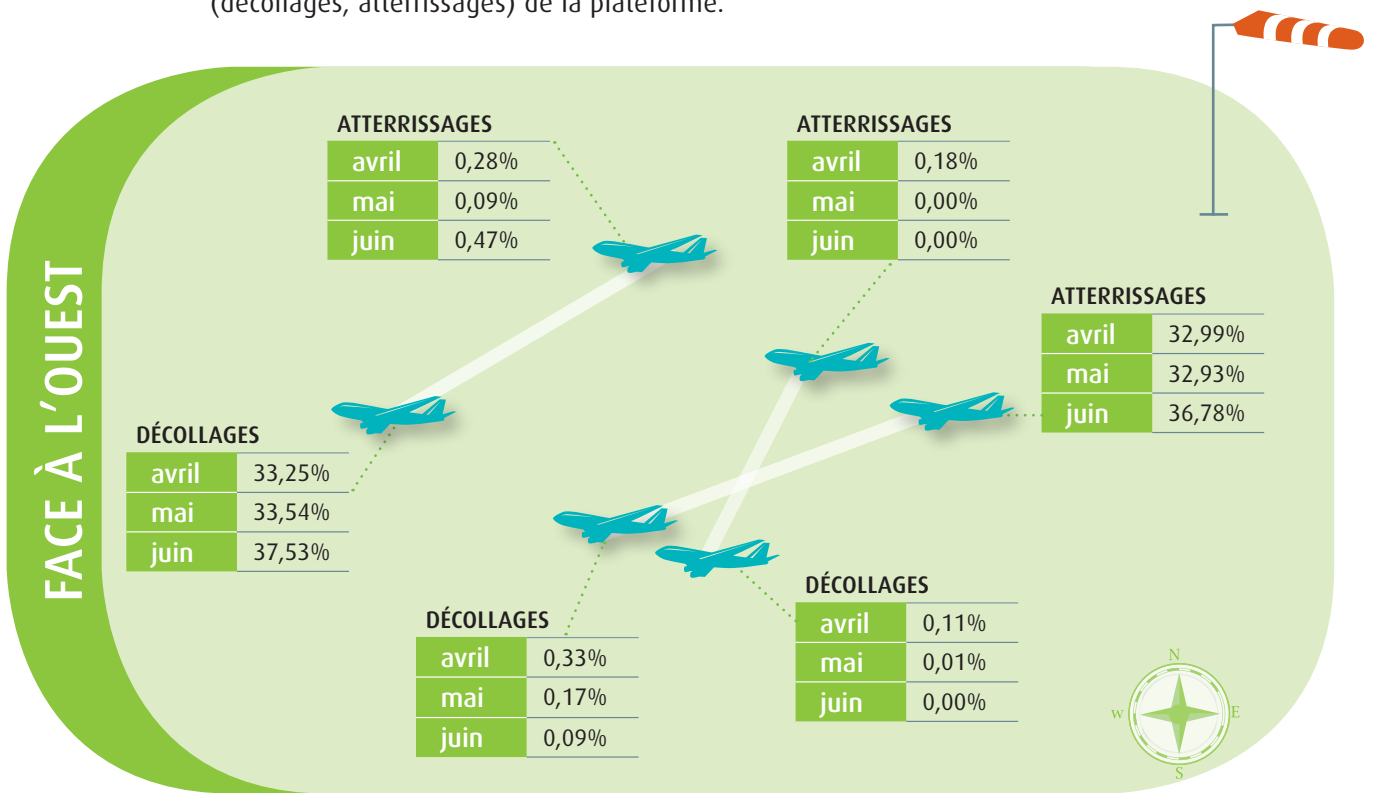


UTILISATION DES SEUILS DE PISTE ORLY

Nombre de mouvements

janvier 18 949 février 20 186 mars 20 884

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 2000 pieds (soit 600 mètres) à 5000 pieds (soit 1500 mètres).

CDG

| FACE EST | avril | mai | juin |
|----------|--------|--------|--------|
| 5000ft | 2,79% | 4,46% | 3,23% |
| 4000ft | 96,00% | 94,35% | 95,63% |
| 3000ft | 1,05% | 1,05% | 1,10% |
| 2000ft | 0,16% | 0,14% | 0,04% |

| avril | mai | juin | FACE OUEST |
|--------|--------|--------|------------|
| 98,24% | 97,54% | 96,06% | 5000ft |
| 1,43% | 2,06% | 3,57% | 4000ft |
| 0,23% | 0,31% | 0,22% | 3000ft |
| 0,10% | 0,09% | 0,15% | 2000ft |



| FACE EST | avril | mai | juin |
|----------|--------|--------|--------|
| 5000ft | 97,28% | 94,35% | 93,73% |
| 4000ft | 2,30% | 5,31% | 5,93% |
| 3000ft | 0,30% | 0,22% | 0,27% |
| 2000ft | 0,12% | 0,12% | 0,07% |

| avril | mai | juin | FACE OUEST |
|--------|--------|--------|------------|
| 2,25% | 3,13% | 2,33% | 5000ft |
| 95,37% | 95,31% | 96,39% | 4000ft |
| 2,30% | 1,42% | 1,17% | 3000ft |
| 0,08% | 0,14% | 0,11% | 2000ft |



ORLY

| FACE EST | avril | mai | juin |
|----------|--------|--------|--------|
| 5000ft | 48,27% | 44,59% | 45,86% |
| 4000ft | 36,66% | 40,36% | 34,30% |
| 3000ft | 14,72% | 14,15% | 19,42% |
| 2000ft | 0,35% | 0,90% | 0,42% |

| avril | mai | juin | FACE OUEST |
|--------|--------|--------|------------|
| 68,87% | 68,95% | 64,79% | 4000ft |
| 30,86% | 30,53% | 34,38% | 3000ft |
| 0,27% | 0,52% | 0,83% | 2000ft |



LE BOURGET

| FACE EST | avril | mai | juin |
|----------|--------|--------|--------|
| 3000ft | 96,19% | 96,44% | 95,68% |
| 2000ft | 3,81% | 3,56% | 4,32% |

| avril | mai | juin | FACE OUEST |
|--------|--------|--------|------------|
| 41,56% | 44,09% | 42,32% | 5000ft |
| 54,70% | 53,97% | 55,47% | 3000ft |
| 3,74% | 1,94% | 2,21% | 2000ft |





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).

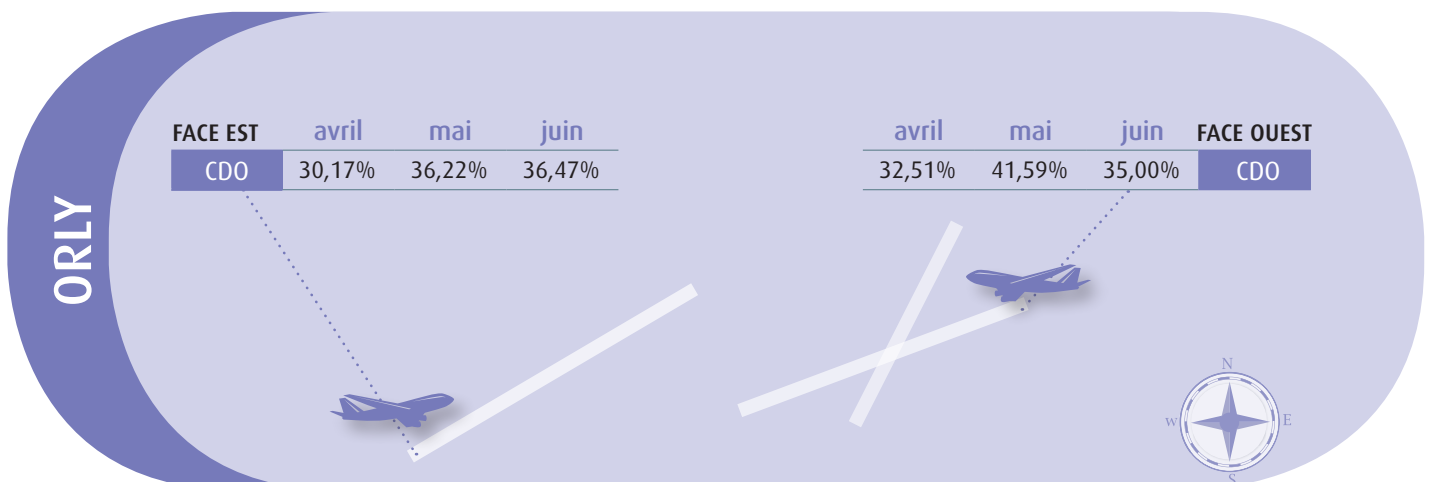
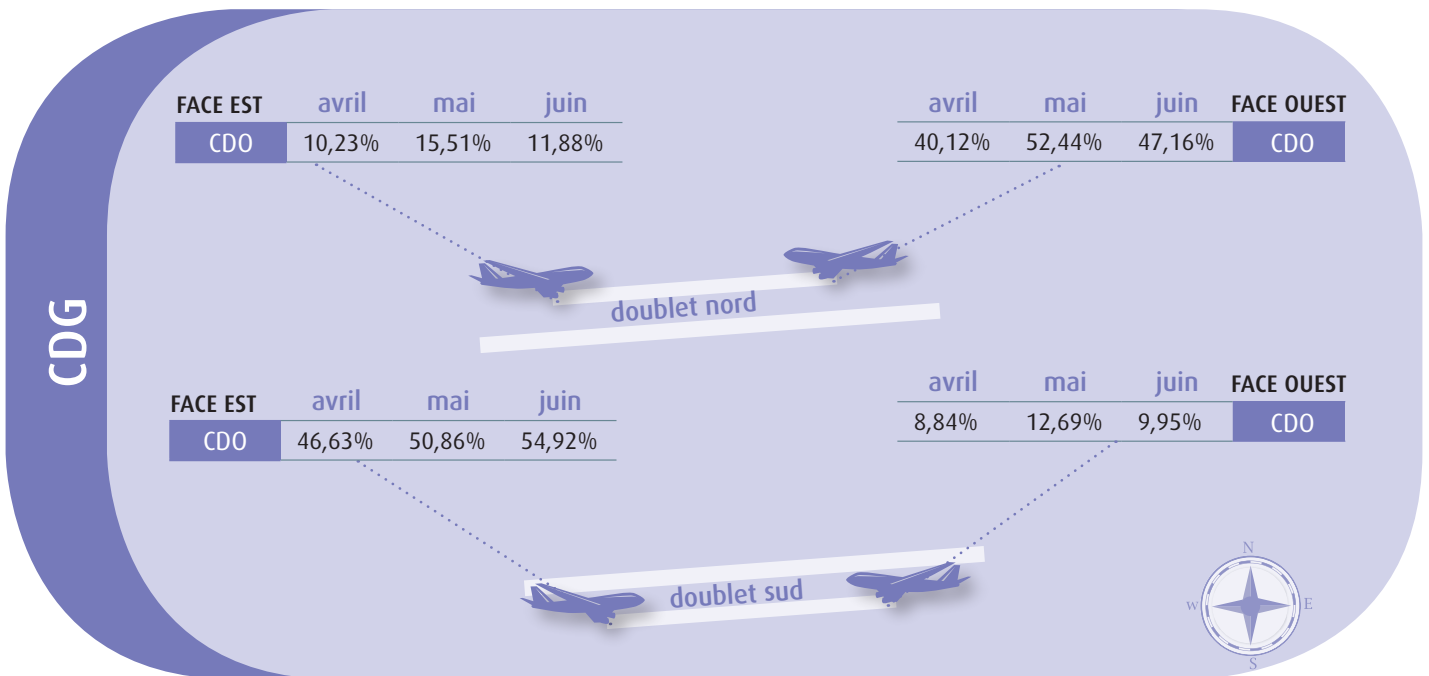
L'approche en descente continue (CDO – *Continuous Descent Operation*) est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aéroport en évitant ces paliers inutiles, à l'exclusion du possible palier d'interception de l'ILS. Ce type d'approche permet ainsi de réduire de façon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



DSNA

