

ANALYSE COMPARATIVE DES SURVOLS DE LA COMMUNE DE VERSIGNY (60)

Octobre - 2022

I.	Carte de situation des survols et récapitulatif des données analysées	2
II.	Configuration Face à l'Ouest.....	6
A.	Répartition temporelle des survols.....	6
B.	Répartition spatiale des survols	7
C.	Observations.....	9
III.	Configuration face à l'est.....	10
A.	Répartition temporelle des survols.....	10
B.	Répartition spatiale des survols	11
C.	Observations.....	13
IV.	Conclusion.....	14
V.	Pour en savoir plus	15

CONTEXTE

Le pôle technique de l'ACNUSA a réalisé une analyse comparative des trajectoires des mois d'août 2019, 2021 et 2022. Cette analyse a été produite à partir du traitement des données RADAR de la région Île-de-France¹. Celle-ci objective les survols d'une commune pour une période donnée, et permet par comparaison sur un pas de temps plus long, de pouvoir apprécier une évolution des conditions de survols d'un territoire. Le mois d'août de l'année 2020 n'a pas été étudié par manque de représentativité du trafic aérien suite à l'impact de la crise sanitaire sur le secteur aérien.

Les avions décollant et atterrissant face au vent, son orientation a un impact sur les survols de la commune. Sur les principaux aéroports d'Île-de-France, on parle de configuration face à l'Est ou face à l'Ouest. Les deux configurations ont été étudiées statistiquement, en créant plusieurs diagrammes : le nombre de survols journaliers, le nombre moyen de survols par configuration, les aéroports de destination et de départ par configuration, la répartition horaire des survols par configuration et enfin la répartition en altitude par configuration.

Une carte de situation est jointe à l'étude et représente les trajectoires selon le type de mouvement (départ, arrivée) et le(s) aéroport(s) concerné(s)).

Pour des raisons de sécurité, l'échantillon de données ne comprend aucun survol lié à des départs ou des arrivées d'aéronefs dont l'activité est de nature militaire ou gouvernementale. Cela n'exclut cependant pas le fait que la commune puisse être survolée par de tels aéronefs. L'échantillonnage exclut également les jours orageux² car ils ne sont pas représentatifs de la situation moyenne de survol. Les statistiques fournies concernent uniquement l'emprise de la commune. Les moyennes d'altitudes de survol sont données en mètre (m) par rapport au niveau de la mer, elles ont été calculées sur l'ensemble de la surface de la commune et constituent à ce titre une estimation de l'altitude réelle de l'avion (les altitudes évoluant entre l'entrée et la sortie de l'aéronef de la zone d'étude). Les horaires sont donnés en heure locale.

¹ Source : groupe ADP, Laboratoire ADP

² Source : données quotidiennes, Météo-France

I. CARTE DE SITUATION DES SURVOLS ET RECAPITULATIF DES DONNEES ANALYSEES

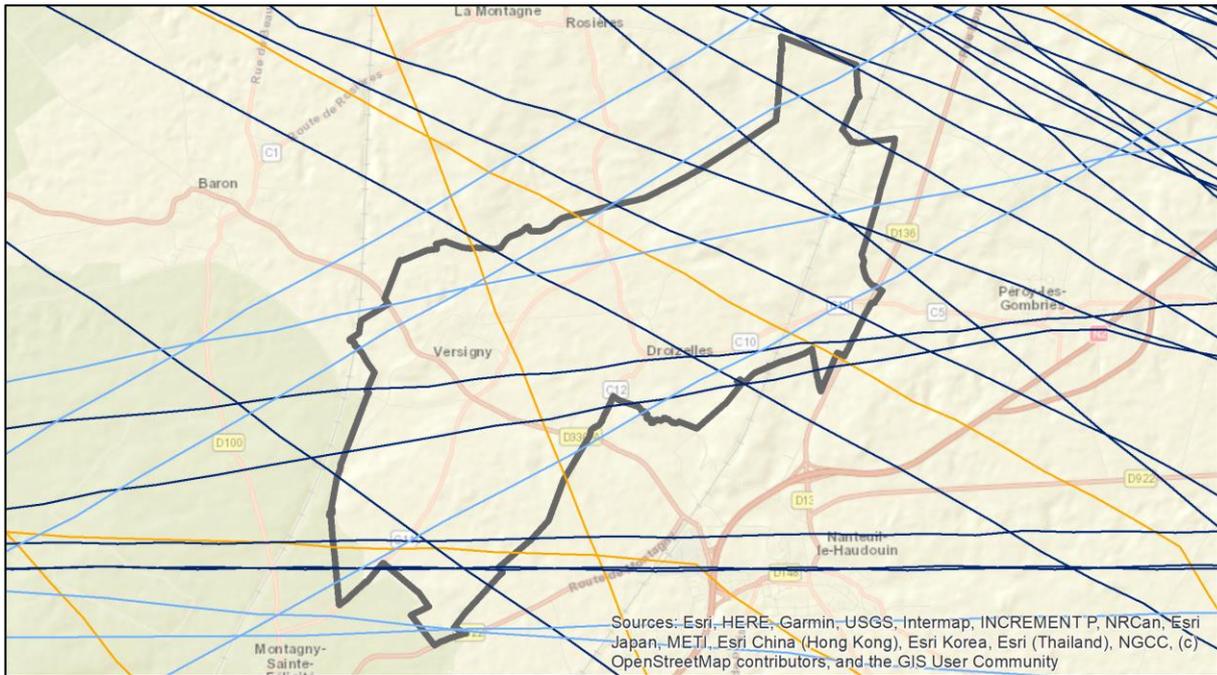
Survols de la zone d'étude (journée type)

- | | |
|--|--|
|  Au départ de Roissy CDG |  Au départ d'Orly |
|  A l'arrivée à Roissy CDG |  A l'arrivée à Orly |
|  Versigny |  Au départ du Bourget |
| |  A l'arrivée au Bourget |

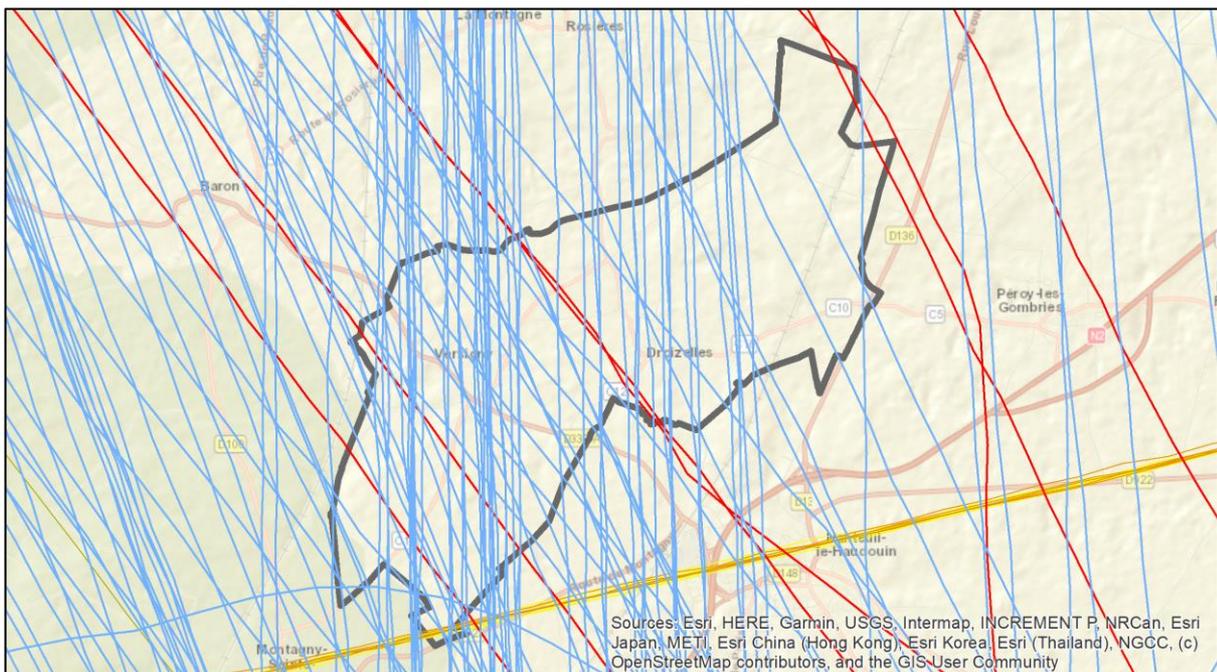
0 0,75 1,5 3 km



Configuration Ouest (18/08/2022)

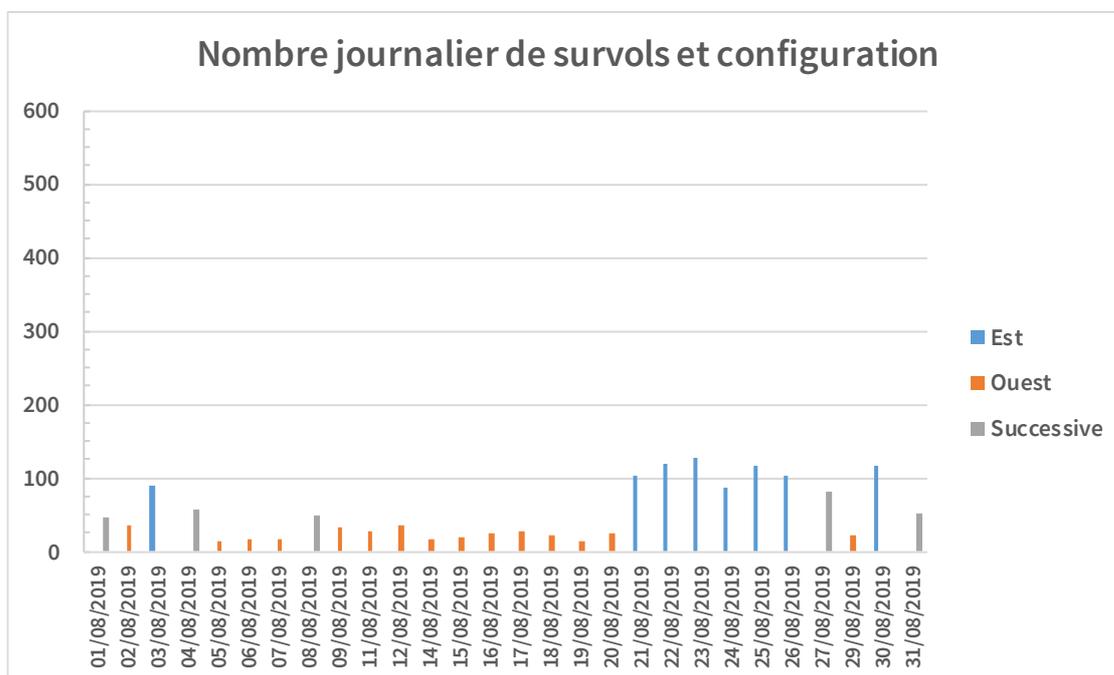
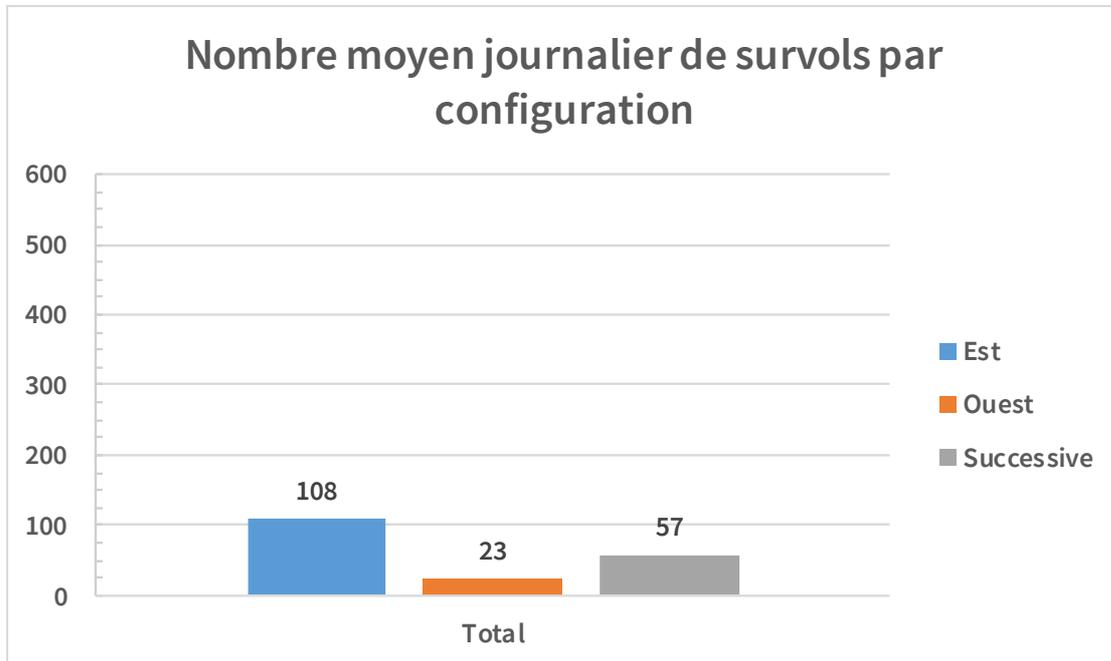


Configuration Est (09/08/2022)



Les diagrammes ci-après présentent le nombre et la répartition des survols de la commune par configuration pour les mois d'août 2019, 2021 et 2022.

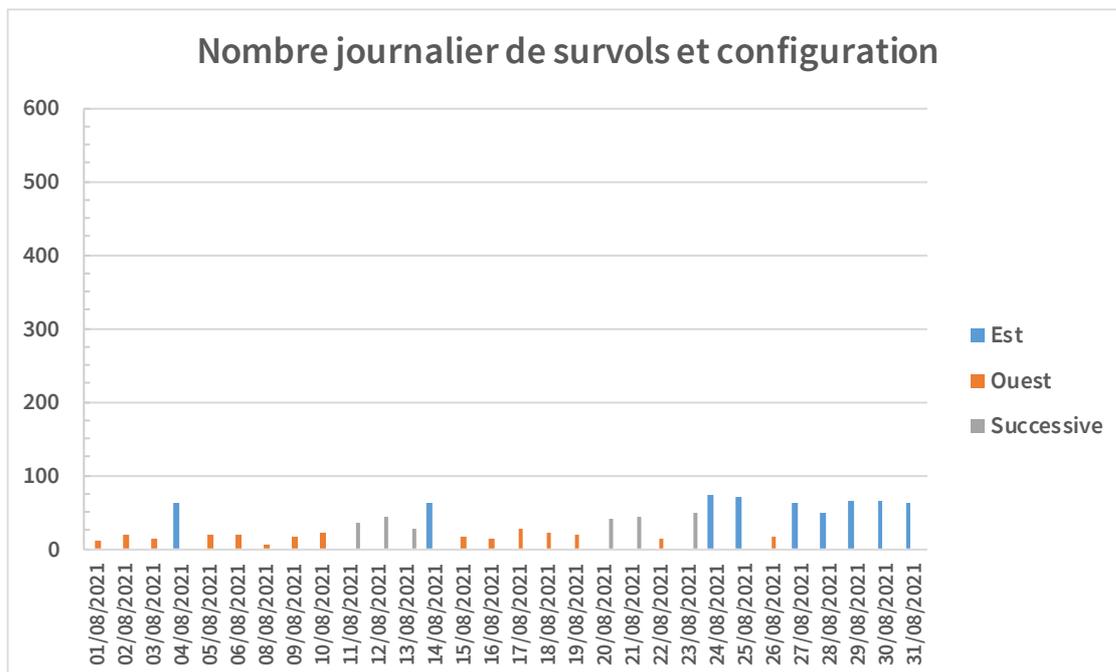
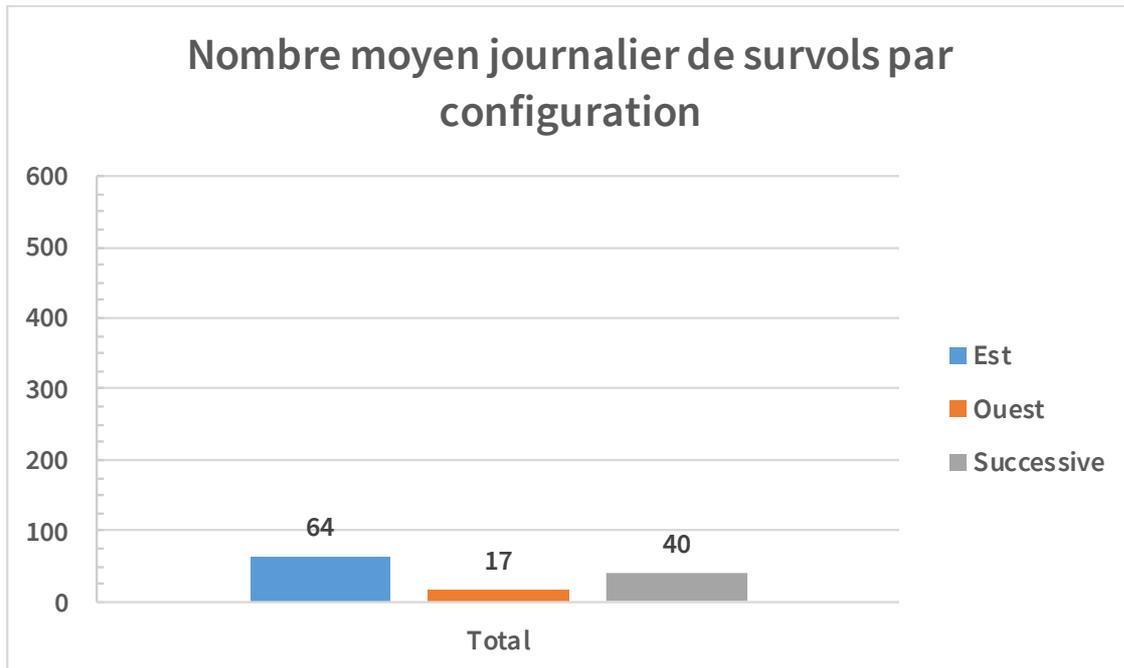
1. AOÛT 2019



Le terme « Successive » renvoie à la moyenne du nombre de survols des jours où moins de 80% des survols se sont effectués en configuration Ouest ou en configuration Est.

L'échantillonnage a exclu les jours orageux.

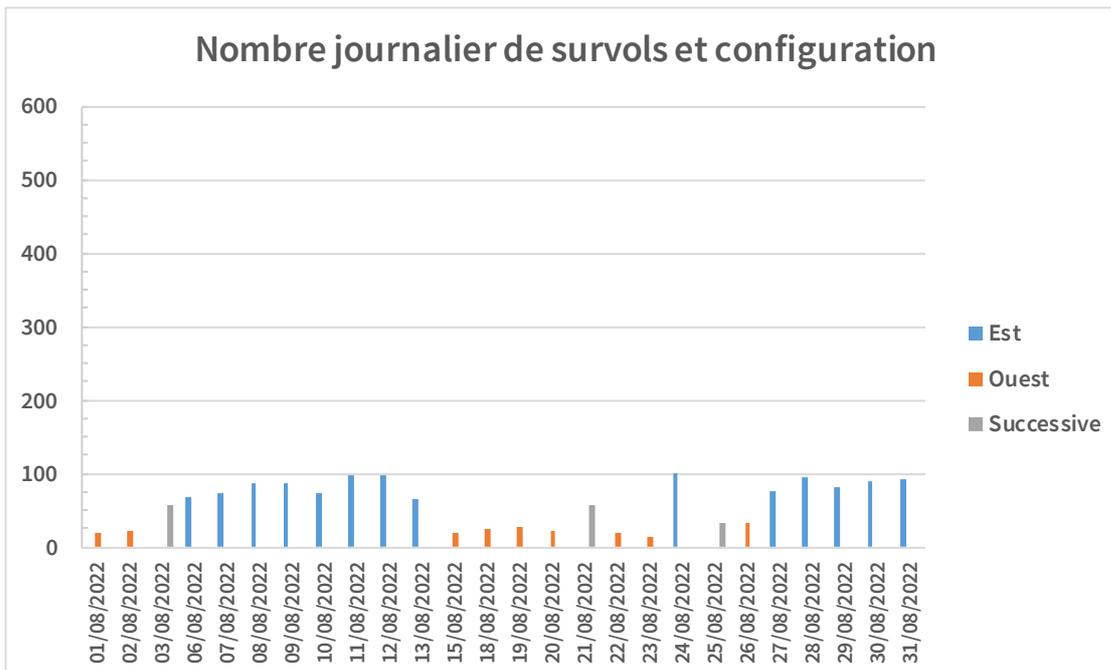
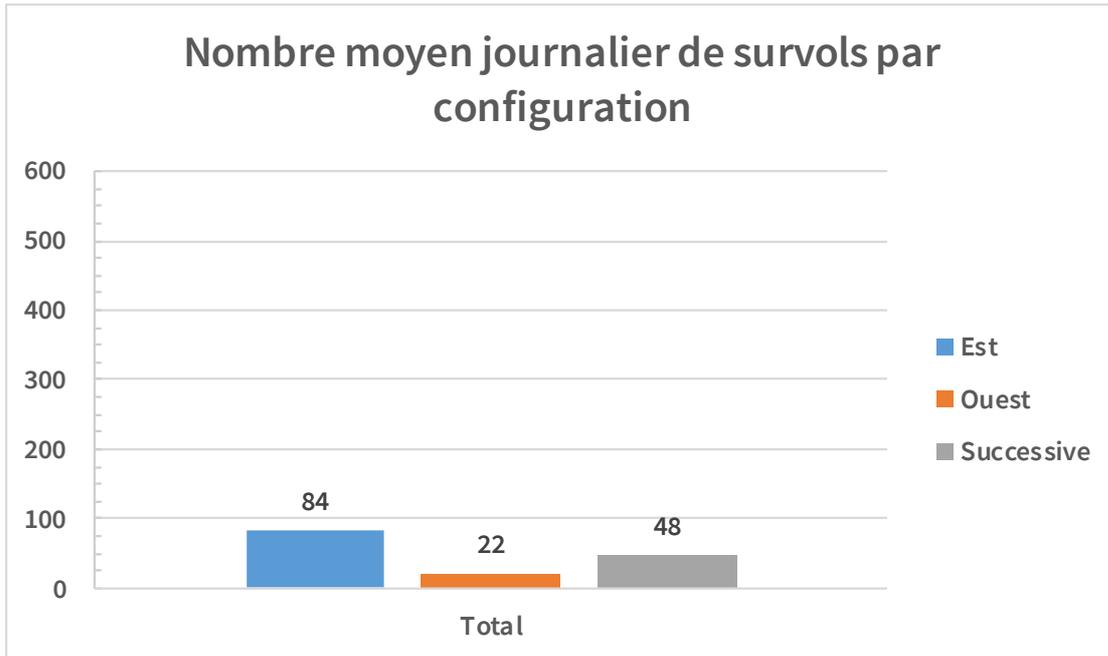
2. AOÛT 2021



Le terme « Successive » renvoie à la moyenne du nombre de survols des jours où moins de 80% des survols se sont effectués en configuration Ouest ou en configuration Est.

L'échantillonnage a exclu les jours orageux.

3. AOÛT 2022



Le terme « Successive » renvoie à la moyenne du nombre de survols des jours où moins de 80% des survols se sont effectués en configuration Ouest ou en configuration Est.

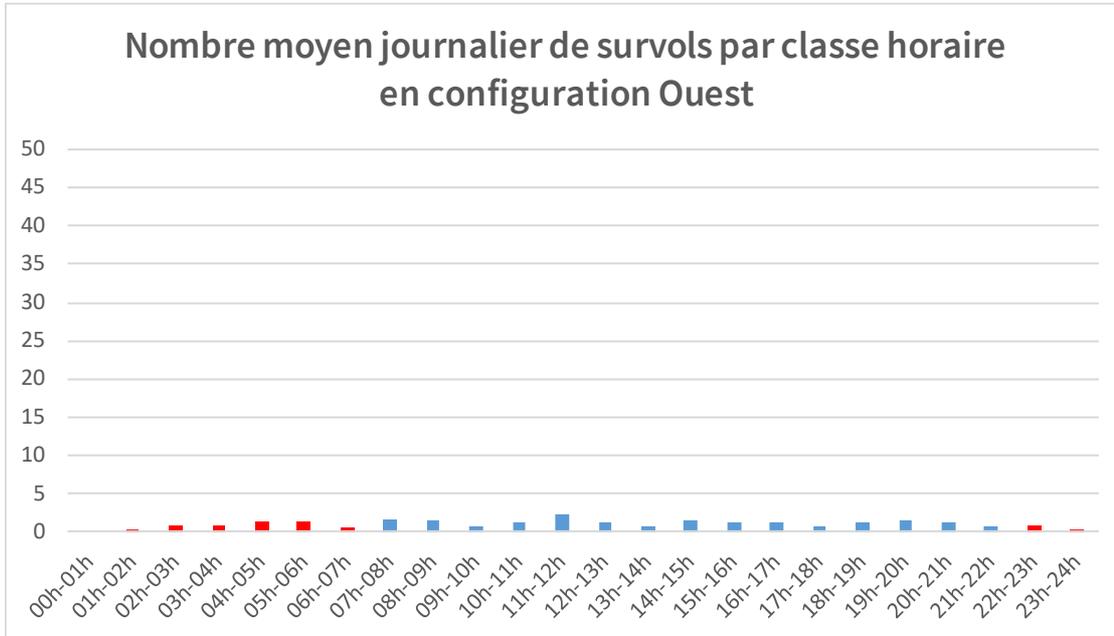
L'échantillonnage a exclu les jours orageux.

II. CONFIGURATION FACE A L'OUEST

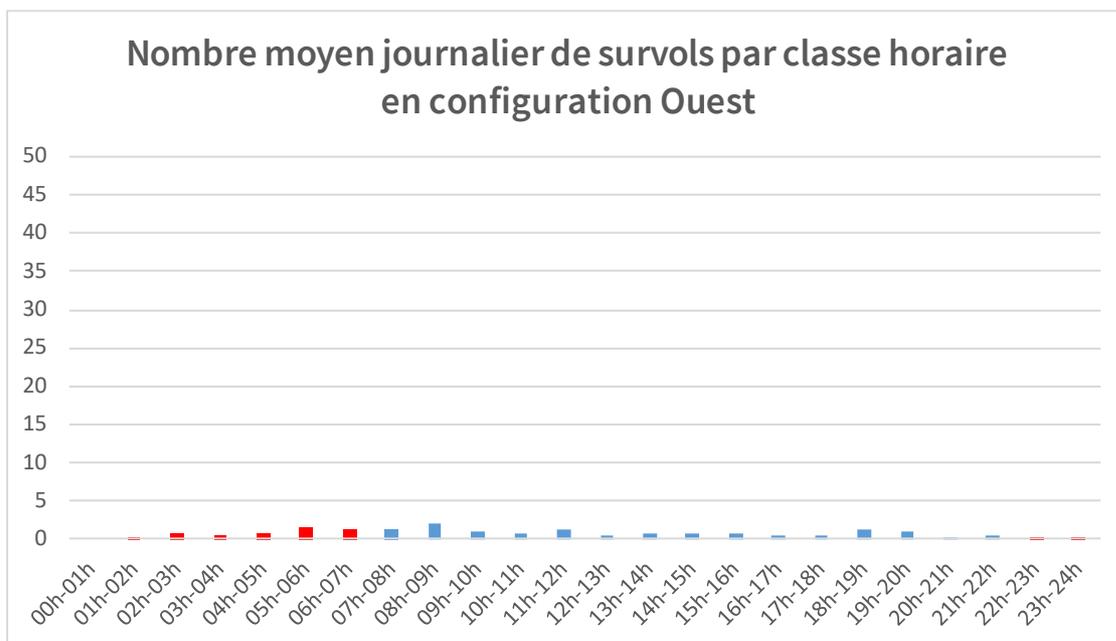
Les diagrammes ci-après identifient les survols en configuration Ouest au cours des mois d'août 2019, 2021 et 2022.

A. REPARTITION TEMPORELLE DES SURVOLS

1. AOÛT 2019

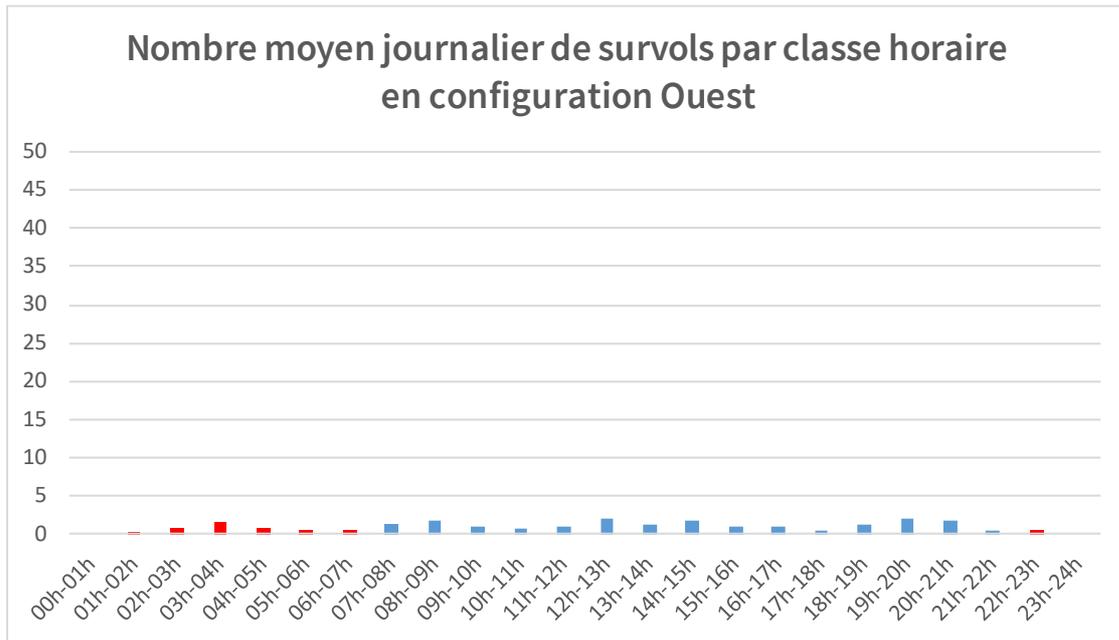


2. AOÛT 2021



Les périodes en rouge représentent les survols de nuit, en bleu les survols en journée.

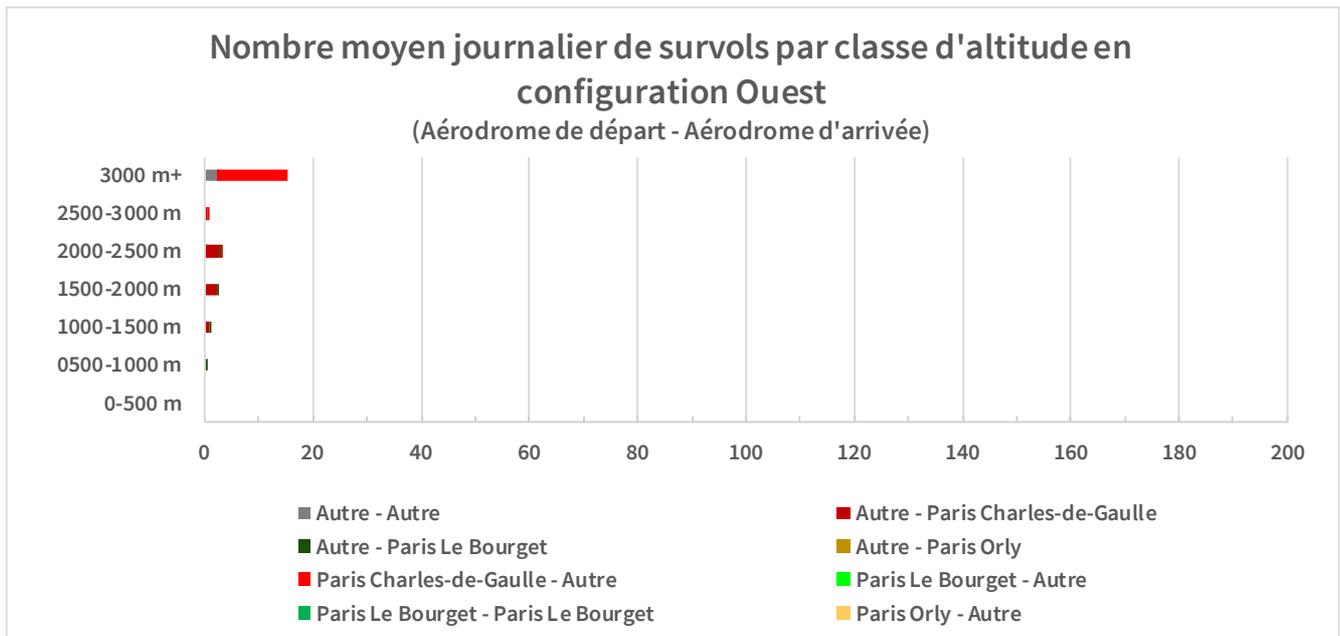
3. AOÛT 2022



Les périodes en rouge représentent les survols de nuit, en bleu les survols en journée.

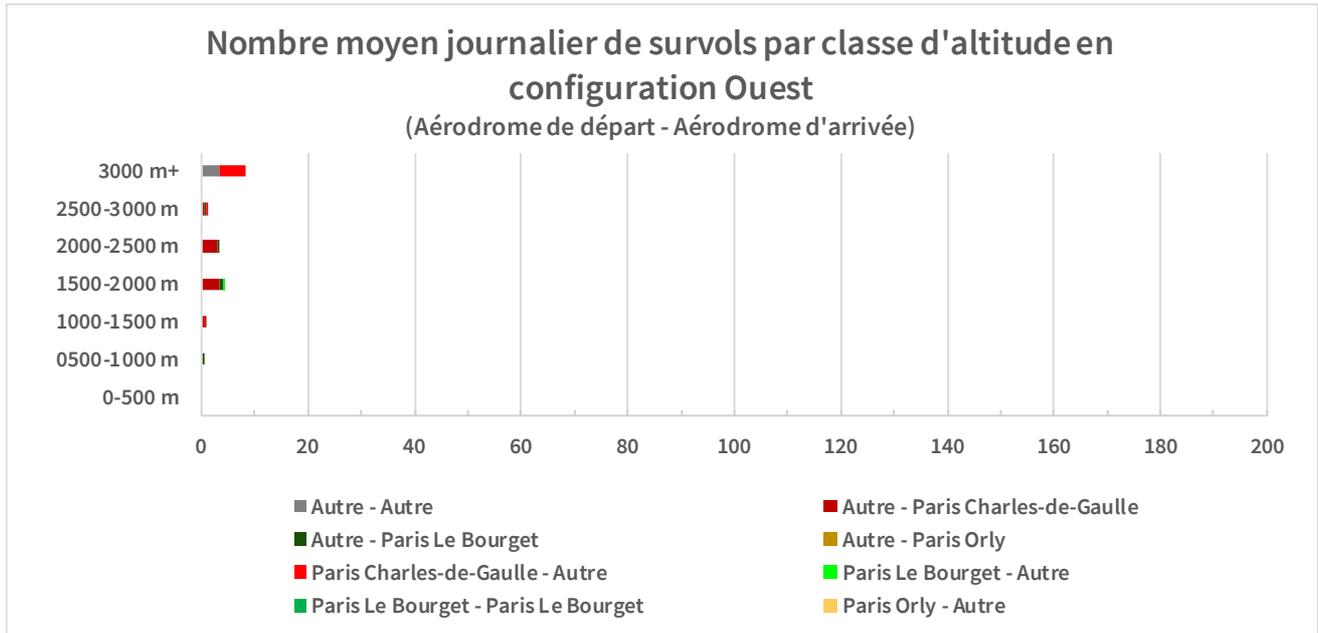
B. REPARTITION SPATIALE DES SURVOLS

1. AOÛT 2019



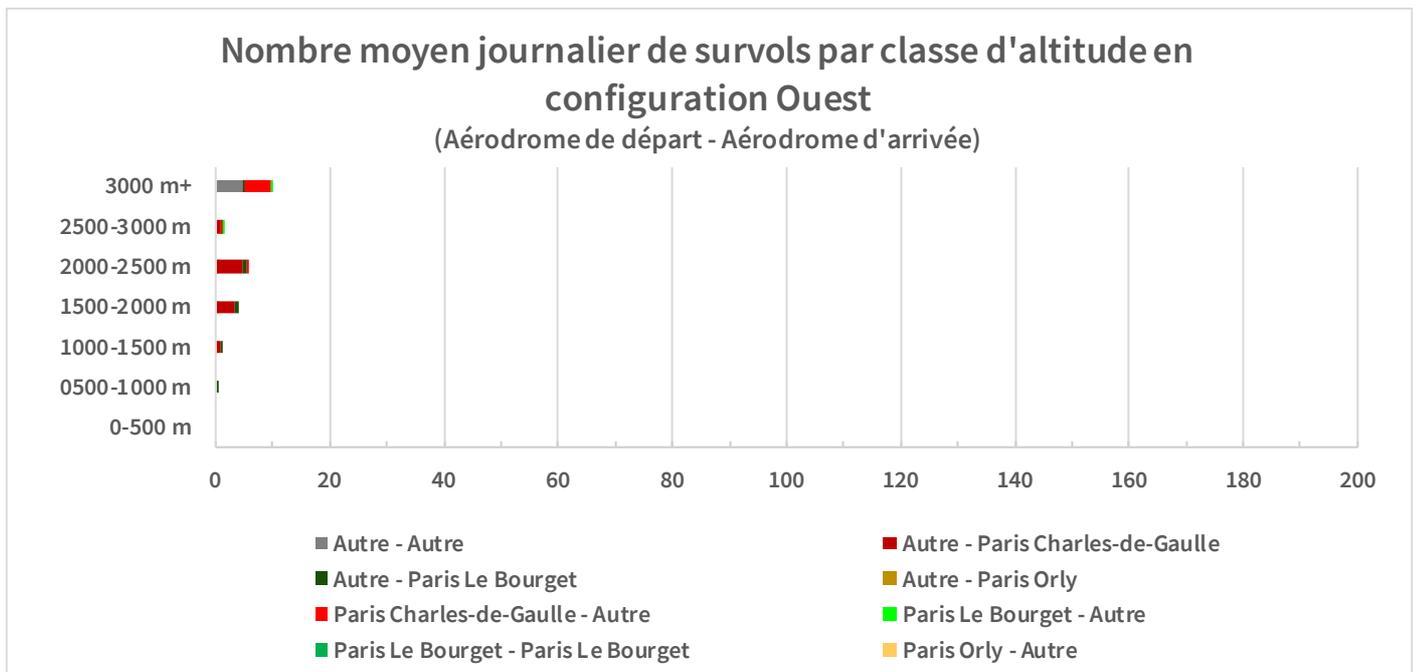
Le terme « Autre » désigne un aéroport qui n'est pas l'un des trois principaux aéroports parisiens (Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Orly, Paris - Le Bourget)

2. AOÛT 2021



Le terme « Autre » désigne un aéroport qui n'est pas l'un des trois principaux aéroports parisiens (Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Orly, Paris - Le Bourget)

3. AOÛT 2022



Le terme « Autre » désigne un aéroport qui n'est pas l'un des trois principaux aéroports parisiens (Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Orly, Paris - Le Bourget)

C. OBSERVATIONS

En configuration Ouest, les diagrammes montrent que le trafic aérien au-dessus de la commune est essentiellement lié :

- à des survols d'aéronefs **au départ** de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle et évoluant à des altitudes supérieures à 3 000 mètres ;
- à des survols d'aéronefs **à destination** de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle évoluant à des altitudes entre 1 500 et plus 2 500 mètres ;
- à quelques survols **au départ et à destination** d'aéroports ne faisant pas partie des trois plateformes principales en région parisienne à des altitudes supérieures à 3 000 mètres et à quelques survols **au départ et à destination** de Paris – Le Bourget.

Le nombre moyen de survols journaliers en configuration Ouest est de 23 en août 2019, 17 en août 2021 et 22 en août 2022.

Il y a peu de variation dans la répartition des altitudes moyennes de survols au cours des trois années étudiées. On constate une diminution du nombre moyen journalier de survols aux altitudes supérieures à 3 000 mètres pour les mois d'août 2021 et 2022 par rapport à août 2019. On note une légère augmentation du nombre moyen journalier de survols pour les altitudes comprises entre 1 500 mètres et 2 500 mètres

En août 2022, il y a eu 9 jours de survols d'aéronefs en configuration Ouest pour les aéroports de Paris – Le Bourget et Paris – Charles-de-Gaulle.

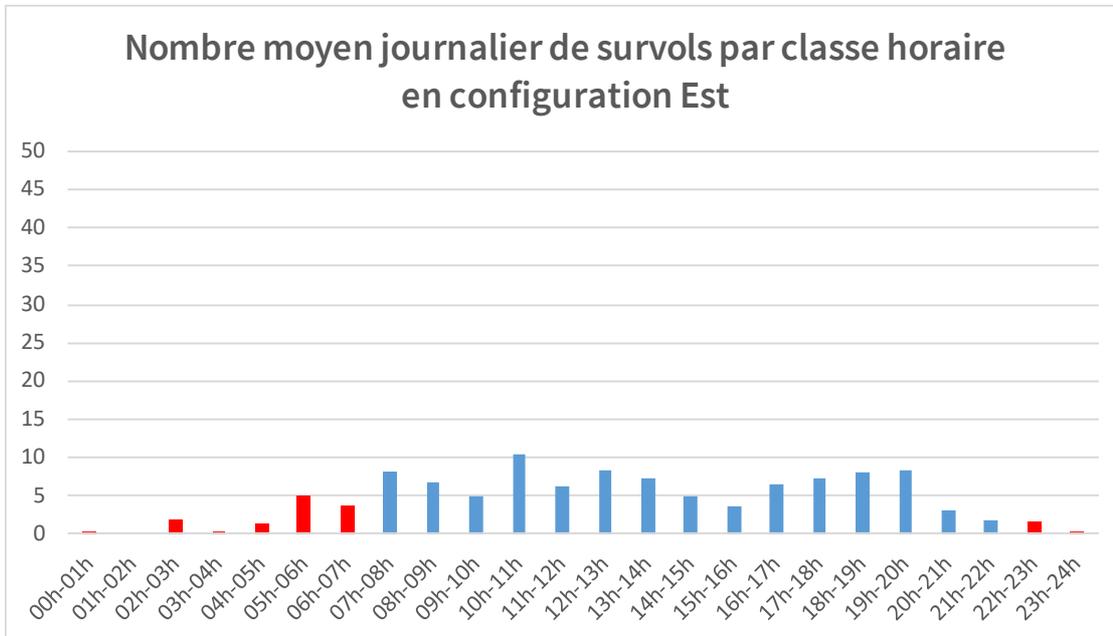
La répartition du nombre moyen de survols sur les horaires de la journée n'a pas connu de changement sur les mois d'août 2019, 2021 et 2022. On note moins de 2 survols par heure en moyenne sur les trois années étudiées.

III. CONFIGURATION FACE A L'EST

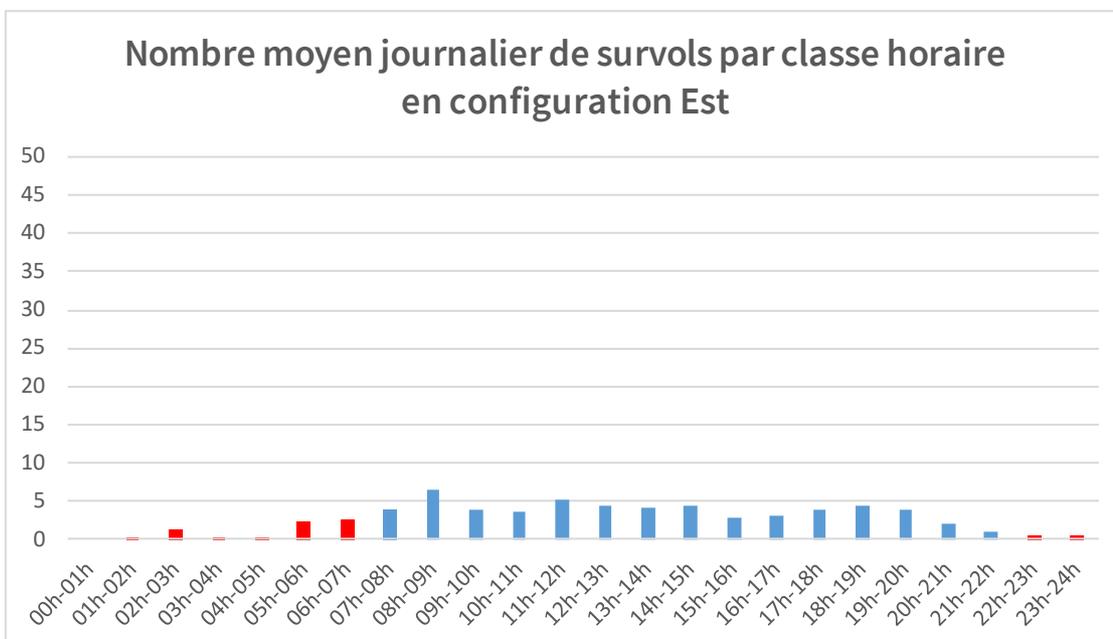
Les diagrammes ci-après identifient les survols en configuration Est au cours des mois d'août 2019, 2021 et 2022.

A. REPARTITION TEMPORELLE DES SURVOLS

1. AOÛT 2019

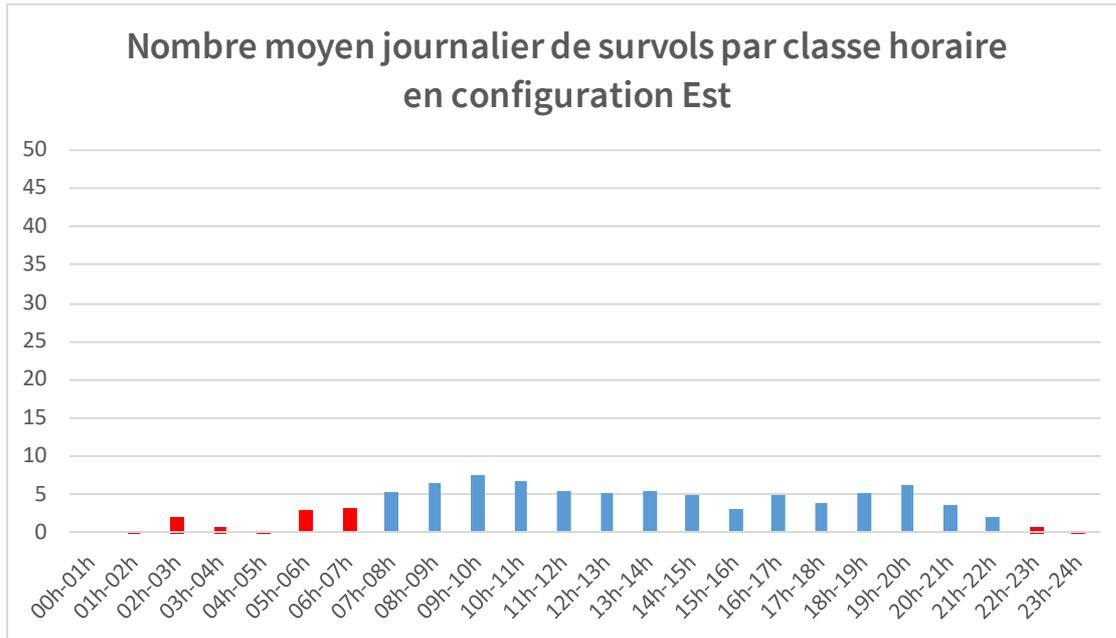


2. AOÛT 2021



Les périodes en rouge représentent les survols de nuit, en bleu les survols en journée.

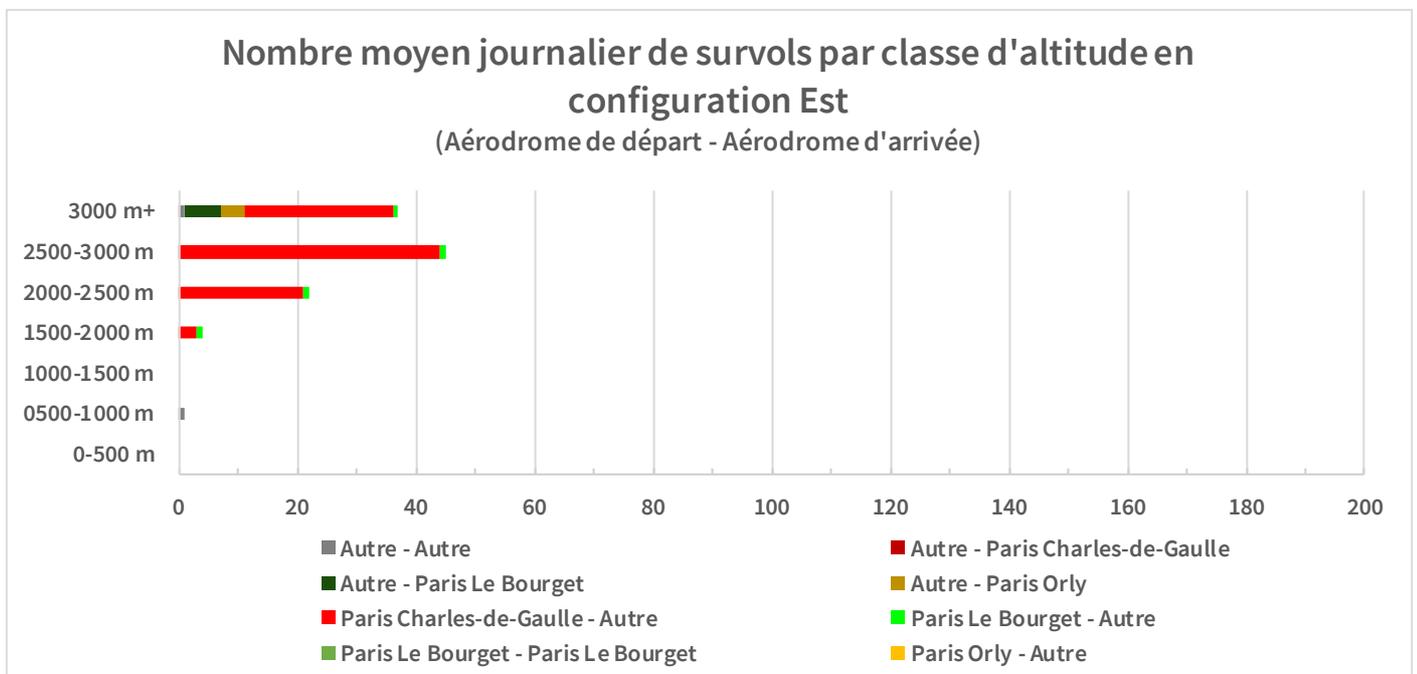
3. AOÛT 2022



Les périodes en rouge représentent les survols de nuit, en bleu les survols en journée.

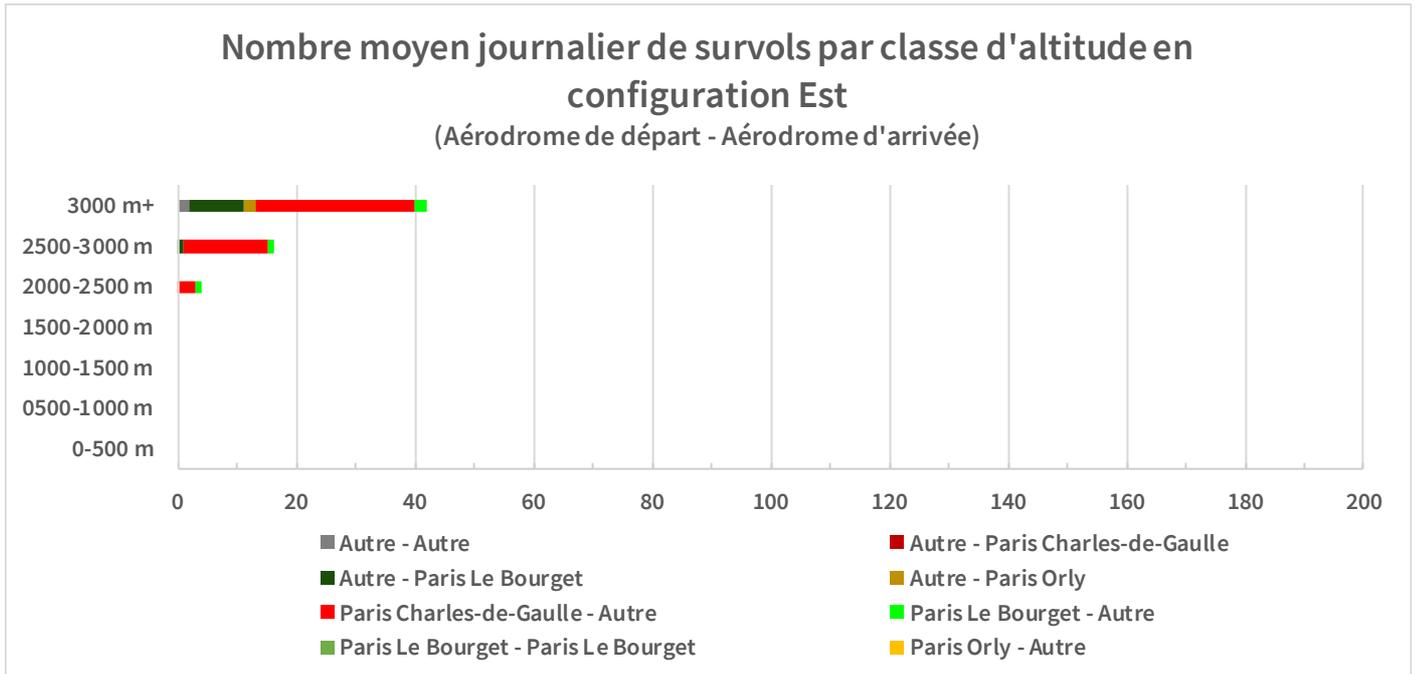
B. REPARTITION SPATIALE DES SURVOLS

1. AOÛT 2019



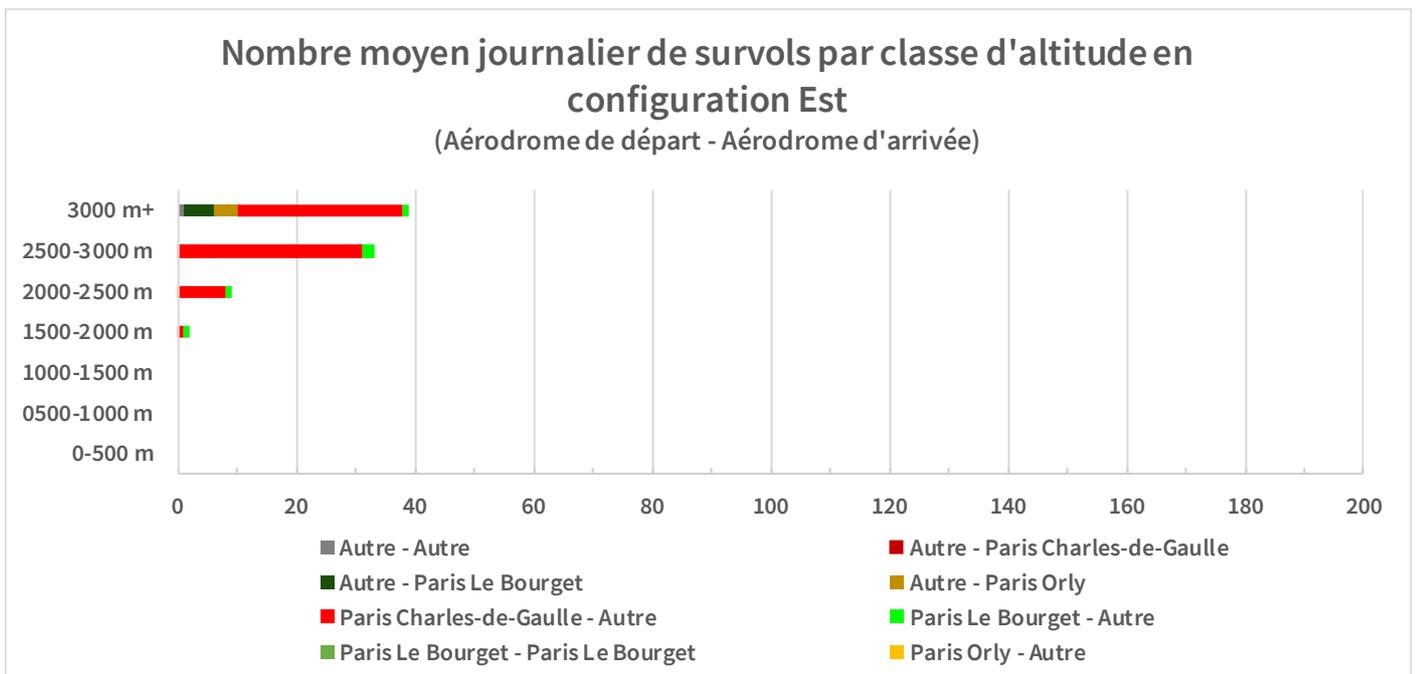
Le terme « Autre » désigne un aéroport qui n'est pas l'un des trois principaux aéroports parisiens (Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Orly, Paris - Le Bourget)

2. AOÛT 2021



Le terme « Autre » désigne un aéroport qui n'est pas l'un des trois principaux aéroports parisiens (Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Orly, Paris - Le Bourget)

3. AOÛT 2022



Le terme « Autre » désigne un aéroport qui n'est pas l'un des trois principaux aéroports parisiens (Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Orly, Paris - Le Bourget)

C. OBSERVATIONS

En configuration Est, les diagrammes montrent que le trafic aérien au-dessus de la commune est essentiellement lié :

- à des survols d'aéronefs **au départ** de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle évoluant selon une trajectoire en ligne droite du Sud vers le Nord de la commune à des altitudes comprises essentiellement entre 2 000 et plus de 3 000 mètres ;
- à des survols d'aéronefs à **destination** de l'aéroport de Paris – Le Bourget et de Paris – Orly évoluant selon un trajectoire en ligne droite au Sud de la commune à des altitudes supérieures à 3 000 mètres ;
- à quelques survols **au départ** de Paris – Le Bourget à des altitudes comprises entre 2 000 mètres et supérieures à 3 000 mètres et à quelques survols à **destination** de Paris – Orly au Sud de la commune à des altitudes supérieures à 3 000 mètres.

En configuration Est, le nombre moyen de survols journaliers est de 108 en août 2019, 64 en août 2021 et de 84 en août 2022.

En août 2022, il y a eu 14 jours de survols d'aéronefs en configuration Est pour les aéroports de Paris – Le Bourget et Paris – Charles-de-Gaulle.

Il y a quelques variations dans la répartition des altitudes moyennes de survols au cours des trois mois étudiés. On note une diminution du nombre moyen journalier de survols à destination de Paris – Charles-de-Gaulle sur la classe d'altitude comprise entre 2 500 et 3 000 mètres en août 2021 par rapport à août 2019 (respectivement 16 et 45 survols environ). Le nombre moyen journalier de survols sur cette classe d'altitude augmente ensuite en août 2022 (33 survols en moyenne).

On constate une légère augmentation du nombre moyen de survols à destination de Paris – Charles-de-Gaulle et au départ de Paris – Le Bourget sur les altitudes comprises entre 1 500 et 2 500 mètres en août 2022 par rapport à août 2021.

La répartition temporelle du nombre moyen de survols sur les horaires de la journée a connu quelques changements sur les mois étudiés. En août 2019, on note un pic d'activités entre 10h et 11h (10,3 survols en moyenne) et trois légers pics avec 8 survols en moyenne entre 07h et 08h, 12h et 13h, puis 19h et 20h.

En août 2021, le nombre moyen journalier de survols par classe horaire a diminué et les pics se sont lissés.

Enfin, pour le mois d'août 2022, les pics d'activités se situent entre 09h et 10h (7,4 survols en moyenne), puis entre 19h et 20h (6,2 survols en moyenne).

IV. CONCLUSION

L'analyse comparative des survols de la commune sur la période observée fait ressortir que :

- En configuration face à l'Ouest, on observe une chute d'environ 26% du nombre moyen de survols journaliers entre août 2019 et août 2021 (23 et 17 survols respectivement), suivie d'une hausse d'environ 29,4% du nombre moyen de survols journaliers entre août 2021 et août 2022 (22 survols).

Les altitudes moyennes de survol varient peu au cours de la période étudiée.

La répartition temporelle et spatiale des survols selon les horaires de la journée n'a pas connu de variation significative. Globalement, on note moins de 2 survols par heure en moyenne sur les trois années étudiées.

- En configuration face à l'Est, on observe une diminution d'environ 41% du nombre moyen de survols journaliers entre août 2019 et 2021 (respectivement 108 et 64 survols en moyenne), suivie d'une hausse d'environ 31% entre août 2021 et août 2022 (84 survols).

Les altitudes moyennes de survol varient légèrement au cours de la période étudiée. On note une diminution du nombre moyen journalier de survols sur la classe d'altitude comprise entre 2 500 et 3 000 mètres en août 2021 par rapport à août 2019. Le nombre moyen journalier de survols sur cette classe d'altitude augmente ensuite en août 2022.

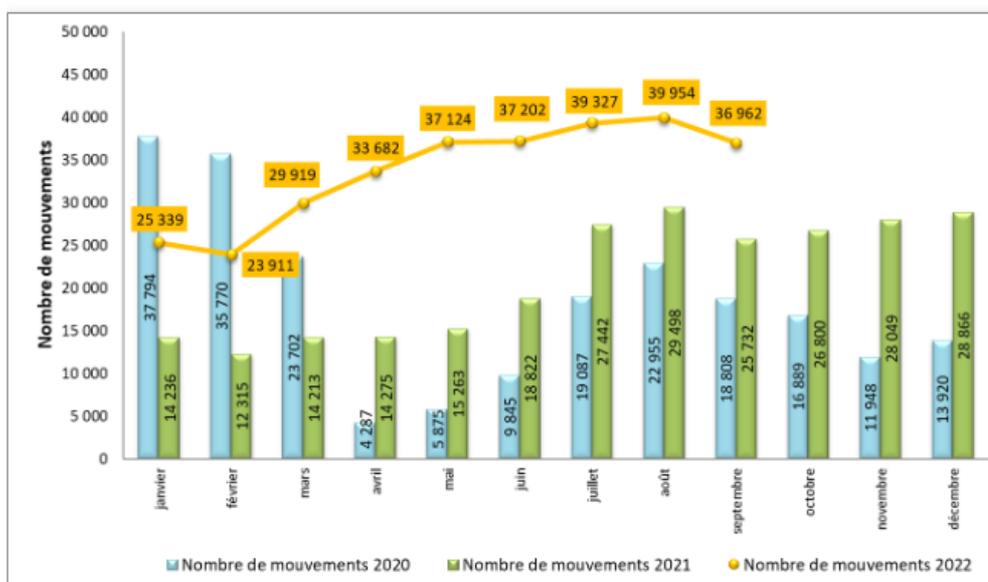
La répartition temporelle et spatiale des survols selon les horaires de la journée a connu quelques variations sur les trois mois étudiés. En août 2019, on note un pic d'activités entre 10h et 11h et trois pics plus légers entre 07h et 08h, 12h et 13h, puis 19h et 20h. En août 2021, le nombre moyen journalier de survols par classe horaire a diminué et les pics se sont lissés.

Enfin, pour le mois d'août 2022, les pics d'activités se situent entre 09h et 10h, puis entre 19h et 20h. Le nombre moyen de survols par classe horaire reste majoritairement plus faible qu'en août 2019.

Globalement, on observe une augmentation du nombre moyen de survols journaliers sur la commune entre août 2021 et août 2022. Néanmoins, on note une baisse du nombre moyen de survols journaliers en août 2022 par rapport à août 2019.

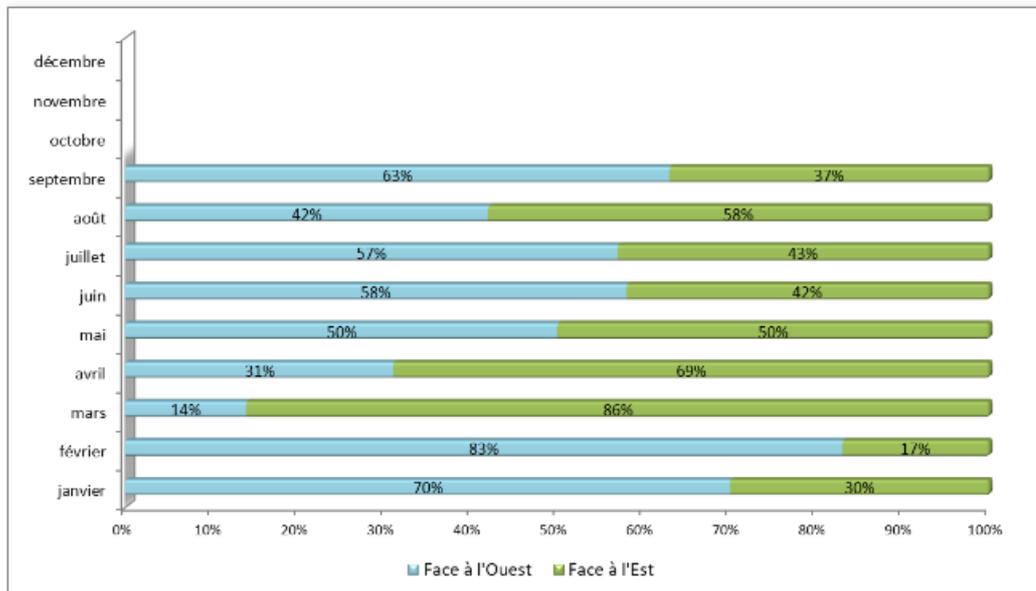
Cette augmentation globale du trafic est due à une forte reprise du trafic aérien post crise sanitaire et un trafic d'aviation d'affaires croissant depuis la crise sanitaire de 2020.

Trafic de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle



Source : DSNA, Ministère de la Transition Ecologique

Configuration des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget



Source : DSNA, Ministère de la Transition Ecologique

V. POUR EN SAVOIR PLUS

Les avions atterrissent et décollent face au vent : de fait, les facteurs météorologiques ont une influence sur la situation de survol de votre commune. La section « Configurations » de cette page : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/trafic-aerien-en-ile-france> permet d'observer la répartition du trafic pour les aéroports franciliens.

En région parisienne (et limitrophes), deux outils vous permettent de visualiser la situation sonore relatives aux survols d'aéronefs :

- La plateforme SURVOL (<https://survol.bruitparif.fr>), référence les mesures de bruit aéronautique réalisées par BruitParif. Vous pouvez y consulter les rapports de campagnes de mesures réalisées aux abords de votre commune, ainsi que les mesures en temps réelles des stations de mesures fixes ;
- L'outil Vitrail (<https://vitrail.entrevoisins.org/vitrail/>) qui vous permet de visualiser en temps décalé les aéronefs survolant la région Parisienne, et les mesures de bruit associées réalisées par les capteurs de mesures du gestionnaire d'aéroports.

Enfin, des mesures de restrictions s'appliquent aux aéroports. Pour de plus amples informations, vous pouvez consulter les arrêtés relatifs aux restrictions d'exploitation d'une plateforme sur l'Atlas des aéroports du site de l'ACNUSA (<https://www.acnusa.fr/atlas-des-aeroports-76>) en sélectionnant l'aéroport de votre choix, rubrique « Textes juridiques en vigueur ».

Le non-respect de ces restrictions est passible de sanctions (amendes administratives) prononcées par l'ACNUSA.