

Direction générale de
l'Aviation civile

Direction des services
de la Navigation
aérienne

Mission
Environnement

Région Parisienne

Étude d'impact de la circulation aérienne (EICA)

Modification SID CONV RWY25 FULL RNAV

Aérodrome de Paris-Le-Bourget



Novembre 2023



Approbation du document

	TITRE	NOM ET SIGNATURE	DATE
REDACTION	Chargé d'affaires	Jean-Marc BARBAGGIO 	27/11/2023
VERIFICATION	Chargé d'affaires	Marc OLIVIER 	15/12/2023
VERIFICATION/ APPROBATION	Chef de la mission de l'environnement	Stéphane LE FOLL  Stéphane LE FOLL	20/12/2023

Responsable document

Jean-Marc BARBAGGIO

Date d'applicabilité du document

Date de signature 20/12/2020

Relevé des modifications

ÉDITION	DATE	MOTIF DES CHANGEMENTS	SECTIONS / PAGES MODIFIÉES
V0.1	27/11/2023	Version initiale	
V0.2	30/11/2023	Commentaires SNA RP	
V1.0	15/12/2023	Version finale	

Diffusion

MODE DE DIFFUSION / FORMAT	DESTINATAIRES
Diffusion simple / document papier	SNA-RP
Diffusion simple / Messagerie électronique	SNA-RP, DSNA/ENV

Suivi du référencement électronique

EDITION	RÉFÉRENCE ÉLECTRONIQUE
V1.0	Interne: L:\MISSION ENVIRONNEMENT\5_Evaluation_de_la_performance_environnementale\5_1 Etudes\1_EICA\LFPB GEODE: Espace de publication DSNA > Documents > M1 - Clients, réglementation, environnement > c] Objectifs environnementaux > Etudes > EICA > EICA 2023

Table des matières

1.	INTRODUCTION	8
1.1.	Contexte	8
1.2.	Niveau de complexité de l'EICA	8
1.3.	Flux concernés par les modifications de procédure.....	8
1.3.1.	Nombre de départ depuis la piste 25.....	9
1.3.2.	Répartition des départs en piste 25 par secteur	9
2.	PRESENTATION DU DISPOSITIF STATU QUO	10
2.1.	Présentation de la procédure actuelle	10
2.1.1.	Extrait de publication AIP	10
3.	PRESENTATION DU DISPOSITIF PROJET.....	12
3.1.	Présentation des procédures	12
3.1.1.	Extraits de publication AIP projetée	12
4.	BILAN DE LA MODIFICATION.....	14
4.1.	Caractéristiques des flux modifiés	14
4.1.1.	En nombre et typologie avion.....	14
4.1.2.	En tracé horizontal et évolution verticale	14
4.2.	Analyse qualitative de l'impact environnemental.....	14
4.2.1.	Impact visuel et sonore	14
5.	CONCLUSION	14
6.	GLOSSAIRE	15
7.	ANNEXE	16
7.1.	Typologie avion.....	16
7.1.1.	Trafic piste 25.....	16
7.1.2.	Trafic départs SUD (hélices)	17

Table des Figures

Figure 1 : AD2 LFPB SID RWY25 INI.....	10
Figure 2 : AD2 LFPB SID CONV RWY25 PTV-MONOT-DORDI	11
Figure 3 : AD2 LFPB SID RWY25 RNVA INI	12
Figure 4 : AD2 LFPB SID CONV RWY25 OLZOM-MONOT-DORDI.....	13
Figure 5 : Principale typologie avion pour l'année 2022	16
Figure 6 : Typologie avion vers le SUD pour l'année 2022	17

AVANT-PROPOS

Ce rapport d'étude a été réalisé par la Mission Environnement en étroite collaboration avec le porteur de projet (SNA-RP) selon le guide méthodologique EICA de la DSNA.

Une étude de niveau 1 peut être réalisée par le porteur de projet de manière autonome, l'évaluation de l'impact environnemental ne nécessitant pas l'usage d'un modèle de calcul.

RESUME

Contexte

Le SNA-RP a pour projet de remplacer les procédures conventionnelles de départs face à l'Ouest depuis l'aérodrome de Paris-le-Bourget (LFPB) par des procédures RNAV.

Les procédures suivantes de départ RNAV1 face à l'Ouest depuis la piste 25 font l'objet de la présente EICA :

- Portion de départ initial RWY25 OPALE-ATREX-NURMO ;
- Portion de départ initial RWY25 DIKOL-RANUX-BAXIR-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LANVI-BUBLI-LGL-EVX ;
- SID « basse altitude » RWY25 OLZOM-MONOT-DORDI.

Impact visuel et sonore

Les évolutions des survols des zones terrestres attendues sont très faibles (tracés horizontaux et profils verticaux inchangés) donc l'évolution des impacts visuel et sonore devraient être faibles.

Impact consommation de carburant et émissions gazeuses

Il ne devrait également pas avoir d'évolution significative des distances survolées et par conséquent de la consommation de carburant et des émissions gazeuses.

1. INTRODUCTION

1.1. Contexte

Dans le cadre de la suppression des VOR PTV et POY, le SNA-RP remplace ses départs conventionnels (utilisant des moyens de navigation terrestres) par des départs RNAV (utilisant des moyens de navigation satellitaires).

Ce changement de procédures permet également :

- de se conformer au règlement d'exécution (UE) 2018/1048 de la Commission du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances, compatible avec l'arrêté d'obligation d'emport d'équipement RNAV1 pour tous les aéronefs fréquentant l'aérodrome ;
- de pouvoir s'affranchir en toutes circonstances de la dépendance du SNA-RP vis-à-vis du bon fonctionnement des moyens radioélectriques au sol.

Le SNA-RP a ainsi pour projet de remplacer les procédures suivantes de départs RNAV1 face à l'Ouest :

- Portion de départ initial RWY25 OPALE-ATREX-NURMO ;
- Portion de départ initial RWY25 DIKOL-RANUX-BAXIR-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LANVI-BUBLI- LGL-EVX ;
- SID « basse altitude » RWY25 OLZOM-MONOT-DORDI.

1.2. Niveau de complexité de l'EICA

Compte-tenu des faibles changements de procédure (procédures RNAV principalement en superposition ou en « overlay » des trajectoires conventionnelles actuelles avec reprise des points de virage déjà existants), il n'y a pas de modification des conditions de survol, c'est pourquoi une EICA de niveau 1 a été réalisée.

1.3. Flux concernés par les modifications de procédure

Les modifications de procédure à l'étude concernent les départs de la piste 25.

Dans le cas des SID "basse altitude" RWY 25 OLZOM-MONOT-DORDI, ont été créés les points de navigation PB259, PB 260, PB277. Ces SID utilisent par ailleurs le point PB253, ainsi que les points OLZOM et OXCEL qui remplacent respectivement les VOR PTV et POY.

Ces modifications n'ont pas d'impact sur la typologie et la répartition du trafic sur les différents départs.

1.3.1. Nombre de départ depuis la piste 25

Nombre moyen de départs journaliers

71

Nombre maximal de départs journaliers

171

Source : Interne DSNA (ELVIRA) pour l'année 2022

Calcul obtenu en comptabilisant 17 489 mouvements en départ face à l'Ouest répartis sur 246 jours d'utilisation.

L'aérodrome du Bourget accueille principalement un trafic d'avions d'affaires. Ce dernier a la particularité de présenter une forte variabilité en fonction de l'actualité ou d'événements particuliers.

1.3.2. Répartition des départs en piste 25 par secteur

Taux d'utilisation des procédures	
EST	37.7 %
SUD	21.8%
NORD	20.9%
OUEST	19.6%

Source : Interne DSNA (ELVIRA)

2. PRESENTATION DU DISPOSITIF STATU QUO

2.1. Présentation de la procédure actuelle

2.1.1. Extrait de publication AIP

La carte AIP suivante présente les départs initiaux actuels SID CONV et SID RNAV RWY25.

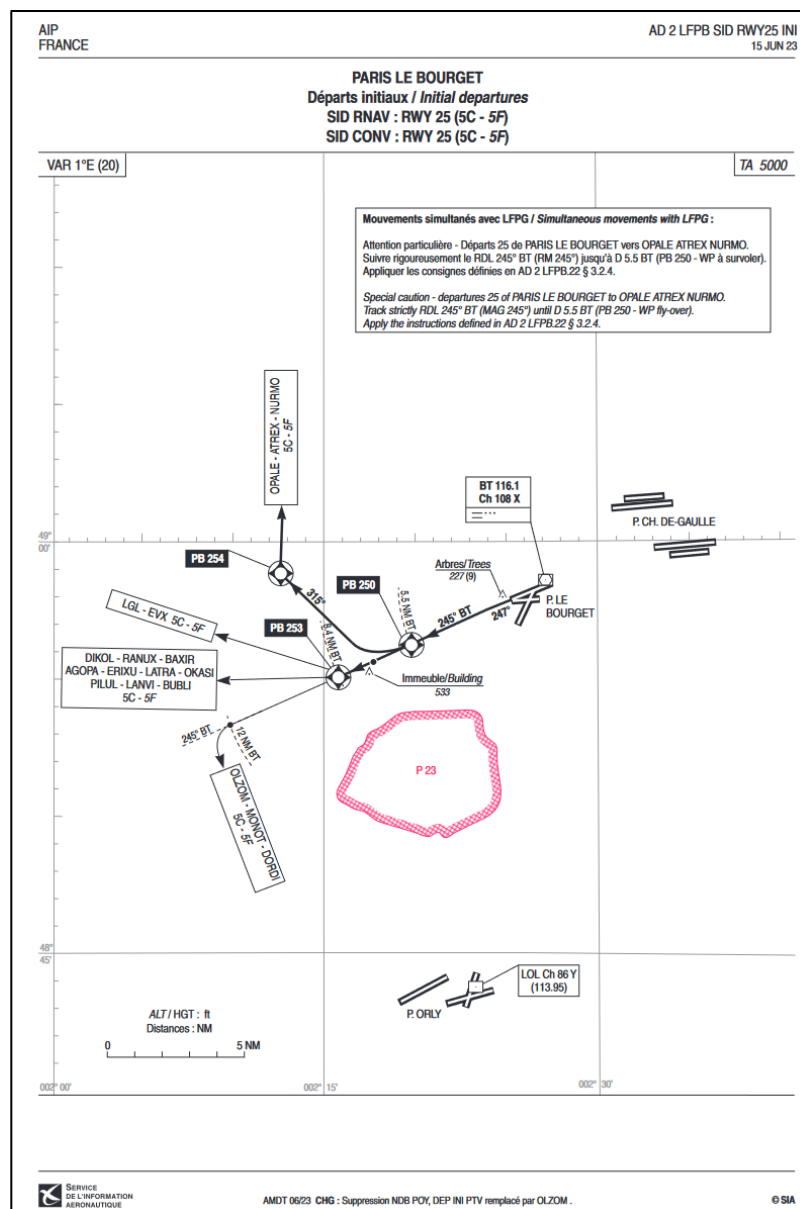


Figure 1 : AD2 LFPB SID RWY25 INI

Source : SIA

3. PRESENTATION DU DISPOSITIF PROJET

3.1. Présentation des procédures

3.1.1. Extraits de publication AIP projetée

Concernant les départs initiaux piste 25, le projet de publication AIP est présenté ci-dessous (mise en vigueur prévue 16 mai 2024) :

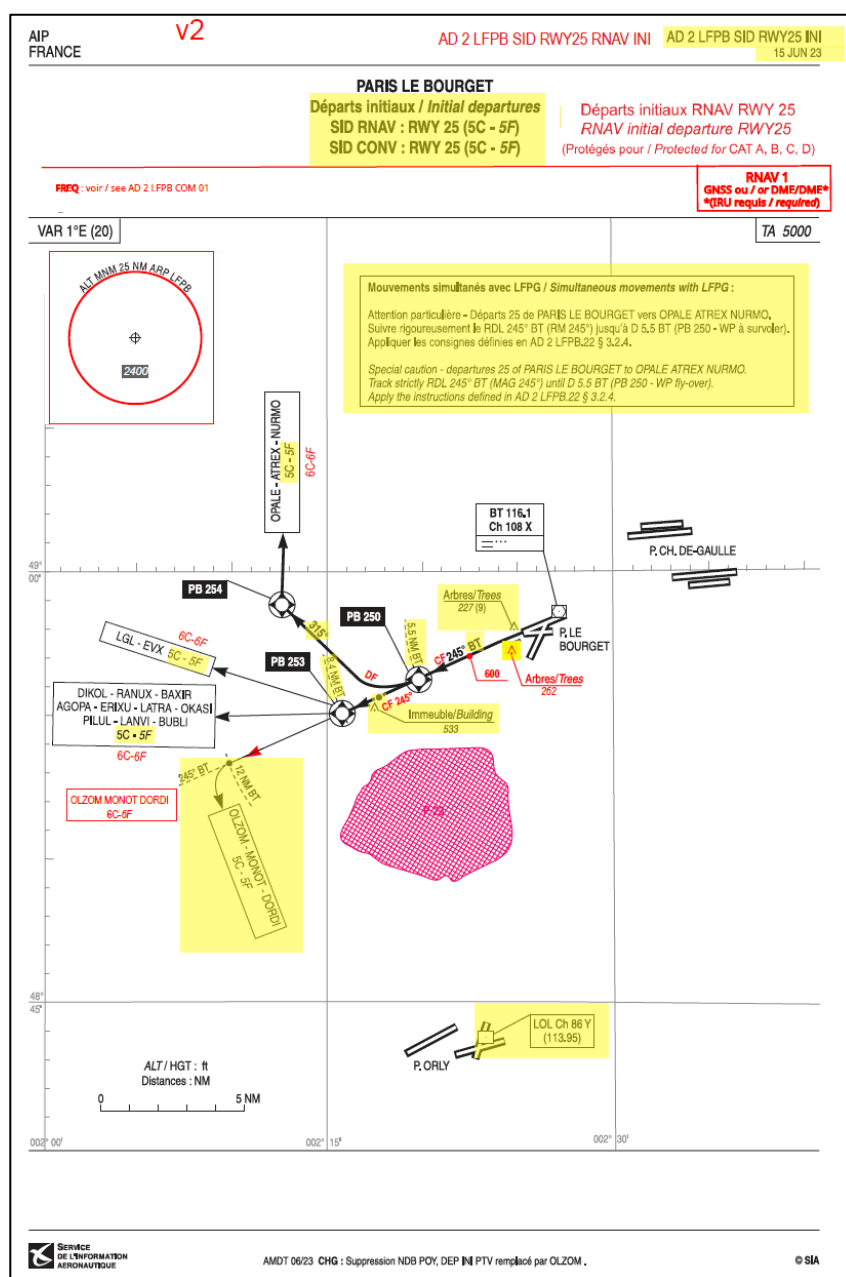


Figure 3 : AD2 LFPB SID RWY25 RNAV INI

Source : SNA-RP

Concernant les procédures SID ‘basse altitude’ OLZOM-MONOT-DORDI en piste 25, le projet de publication AIP est présenté ci-dessous (mise en vigueur prévue 16 mai 2024):

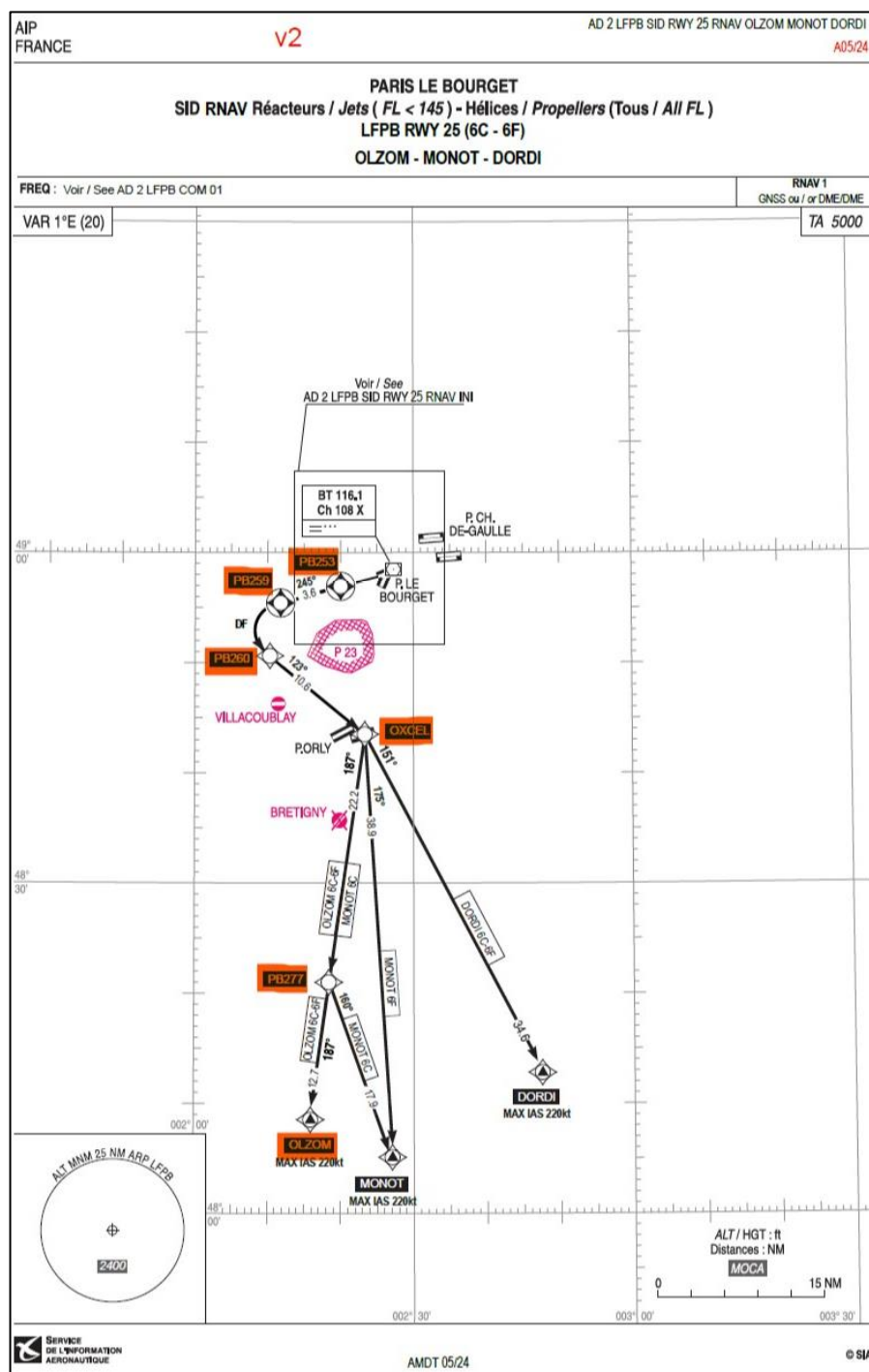


Figure 4 : AD2 LFPB SID CONV RWY25 OLZOM-MONOT-DORDI

Source : SNA-RP

4. BILAN DE LA MODIFICATION

4.1. Caractéristiques des flux modifiés

4.1.1. En nombre et typologie avion

Il n'y a pas d'évolution significative de trafic (en nombre et typologie) par rapport à la situation statu quo.

4.1.2. En tracé horizontal et évolution verticale

Ce remplacement de procédure n'a pas d'impact horizontal par rapport aux départs conventionnels puisqu'il reprend la même construction géométrique avec des points de virage identiques.

Ce changement de procédure ne modifie pas les méthodes de travail des contrôleurs qui continueront de donner des instruction radar (de direction) lorsque nécessaire pour des raisons de séparation vis-à-vis du trafic environnant. Il n'y a donc pas de modification des conditions de survols envisagées (cf. figure 1).

4.2. Analyse qualitative de l'impact environnemental

4.2.1. Impact visuel et sonore

Il n'y a pas de modification des conditions de survols des zones terrestres envisagées (tracés horizontaux et profils verticaux inchangés) donc l'évolution de l'impact visuel et sonore devrait être faible.

5. CONCLUSION

Les modifications des conditions de survol induites par ce projet étant faibles, l'évolution de l'impact environnemental sera par conséquent très faible voire inexistant.

6. GLOSSAIRE

DER	Départ débutant à l'extrémité de la piste de départ,
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aérienne,
DTA	Direction du Transport Aérien,
EICA	Etude d'Impact de la Circulation Aérienne,
Procédure	Une procédure de circulation aérienne est une série de manœuvres prédéterminées exécutées par un aéronef pour se déplacer d'un point A à un point B,
RNAV	Navigation de surface reposant sur l'utilisation de moyens de positionnement d'un aéronef dans l'espace,
SNA RP	Service de la Navigation Aérienne Région Parisienne,
SID	<i>Standard Instrument Departure</i> procédure aérienne suivie par les vols IFR au départ,
STAR	<i>Standard Terminal Arrival Route</i> , procédure aérienne suivie par les vols IFR entre la phase de vol En-Route et la phase de vol d'approche.

7. ANNEXE

7.1. Typologie avion

7.1.1. Trafic piste 25

Répartition des types Avion

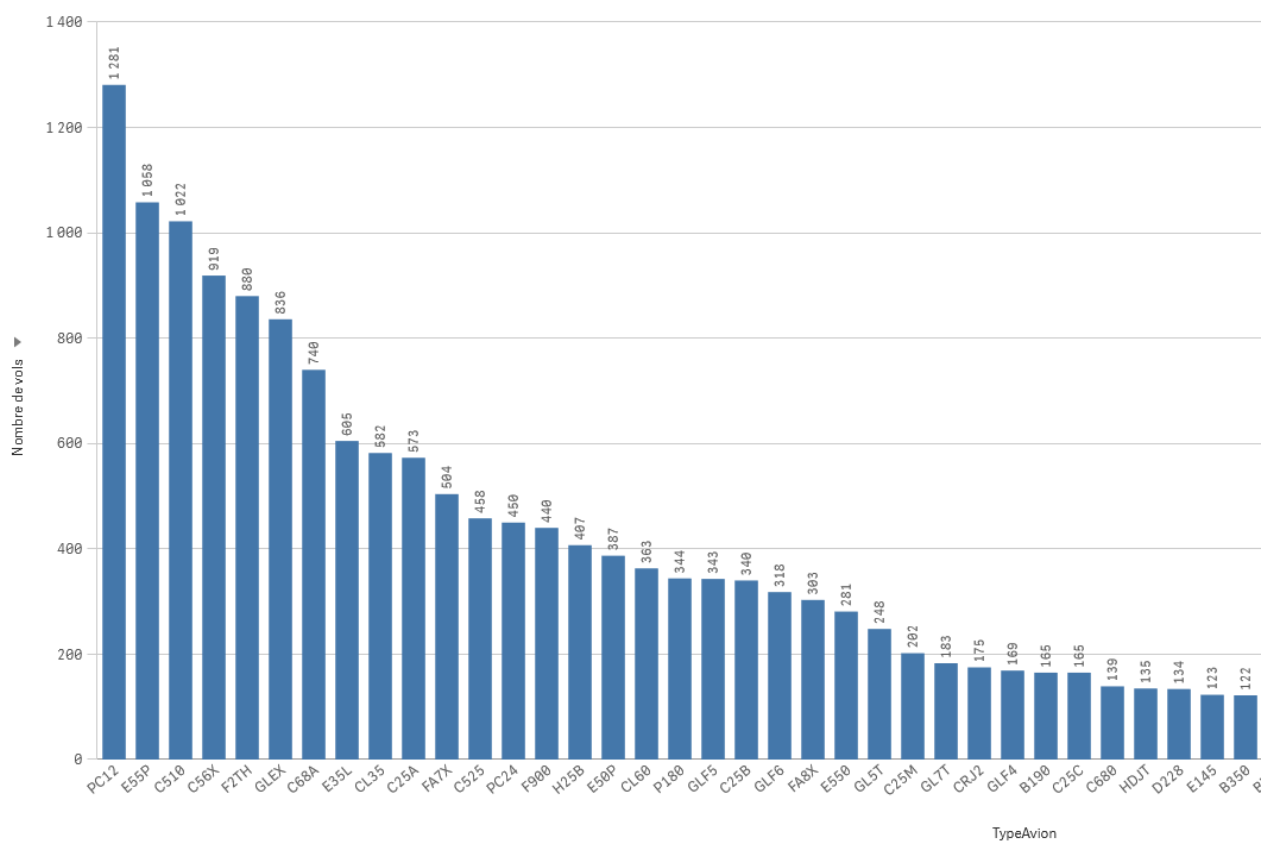


Figure 5 : Principale typologie avion pour l'année 2022

Source : Interne DSNA (ELVIRA)

7.1.2. Trafic départs SUD (hélices)

Répartition des types Avion

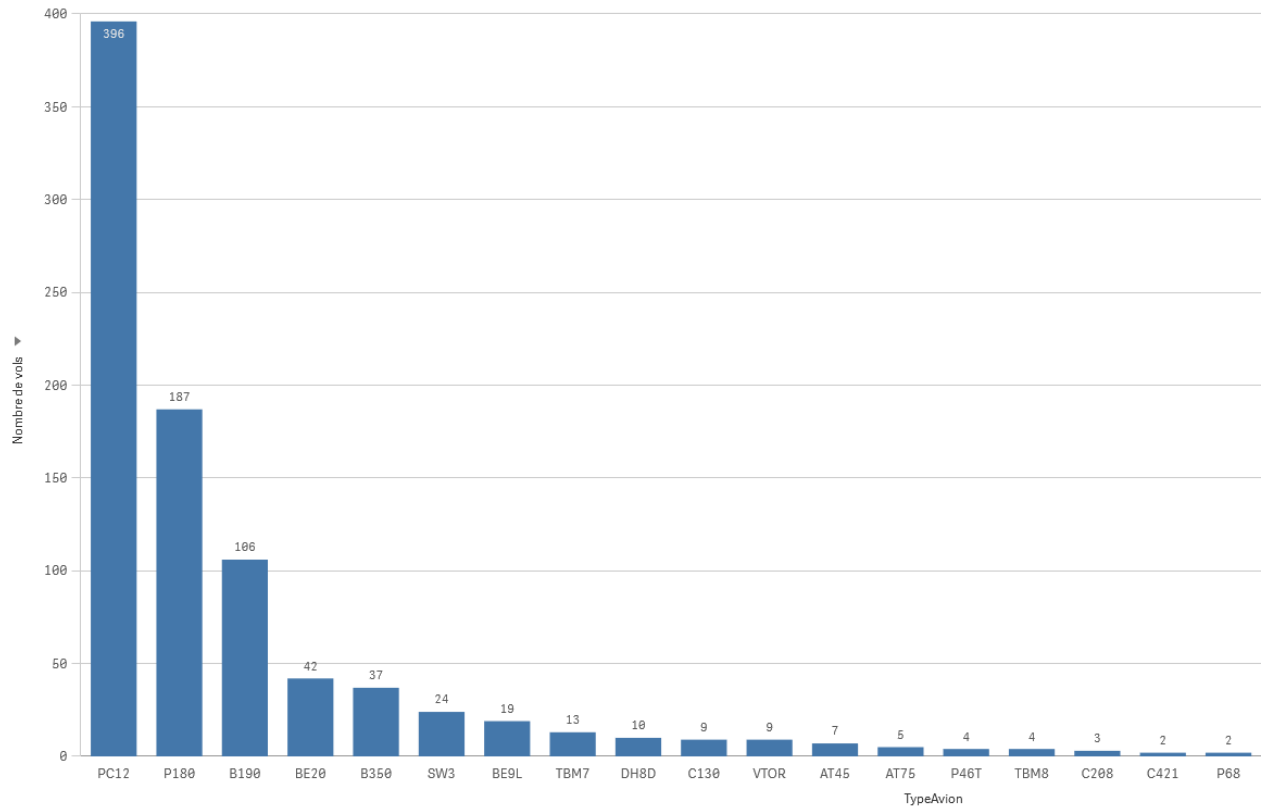


Figure 6 : Typologie avion vers le SUD pour l'année 2022

Source : Interne DSNA (ELVIRA)



DSNA
Mission Environnement
50 rue Henry Farman
75720 Paris CEDEX 15

Tél. : 01 58 09 48 19
Fax : 01 58 09 49 15

