

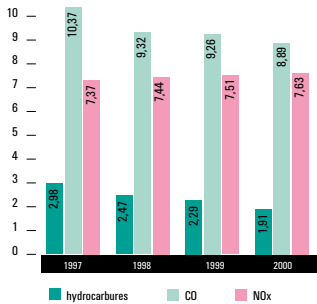


Les émissions avion

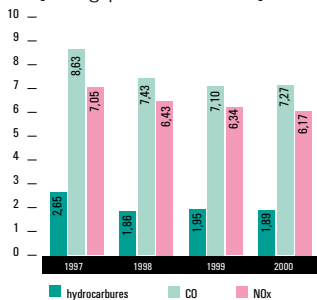
À chacune des phases du cycle décollage/atterrissage (LTO), sont associées une durée et une pollution spécifiques, compte tenu du régime des moteurs.

Au sol, les moteurs tournent au ralenti ; cela se traduit notamment par des combustions incomplètes, telles que émissions de CO et d'hydrocarbures imbrûlés. Et la proportion d'oxydes d'azote augmente en conséquence de l'importance du régime. Ainsi, au décollage, les moteurs tournent à leur puissance maximale, d'où une émission majoritaire d'oxydes d'azote.

émissions CDG [en kg par mouvement]



émissions orly [en kg par mouvement]



ÉMISSIONS DES AVIONS

Aéroports de Paris travaille sur deux axes : aider les compagnies à réduire leurs émissions au sol grâce à des infrastructures performantes, d'une part, informer les riverains sur les émissions produites et les délestages de kérosène, d'autre part.

résultats 2000

Installations de postes de 400 Hz

L'objectif d'ADP est de réduire la consommation de kérosène ou de gazole, ainsi que les émissions indésirables produites par les groupes électrogènes intégrés (APU) ou au sol (GPU), lesquels alimentent en énergie les avions durant leur escale. Dans cet objectif donc, ADP a installé dans les nouvelles aérogares un dispositif d'approvisionnement en courant électrique de 400 Hz. Ce dispositif fonctionne à partir de 76 prises sécurisées au sol. Après les importants travaux réalisés en 1999 sur Orly, la totalité des 26 postes avions au contact de l'aérogare Orly Sud ont été équipés de prises de courant 400 Hz. Ce dispositif complète les 32 postes d'Orly Ouest.

Réduction du temps de roulage

Dans le cadre de la réalisation des doublets nord et sud, de nouvelles bretelles d'accès pour avions ont été construites entre CDG2 et la piste nord. Elles visent à réduire le temps de roulage des avions.

Total des émissions avion 2000 en millier de tonnes (cycle LTO)

	CDG	ORLY
hydrocarbures	0,9	0,4
CO	4,4	1,7
NOx	3,7	1,4

Délestage de kérosène

suite à un départ de	1998	1999	2000
Roissy CDG	6	1	3
Orly	0	2	1

Pour des raisons structurelles, la masse de certains avions long courrier doit être à l'atterrissage, nettement inférieure à sa masse maximale au décollage. C'est pourquoi, ils doivent s'alléger obligatoirement en kérosène lors de leur atterrissage. Ainsi par exemple, lorsque des avions tels que, l'Airbus A330, l'A340 et le Boeing 747 sont contraints, peu de temps après leur décollage, de se poser au sol pour des raisons d'urgence (problème technique, passager malade). Cette opération exceptionnelle est nommée «délestage». Elle s'effectue au-dessus des zones non habitées (à au moins 80 km de Paris), sachant que celles-ci sont définies par le contrôle aérien. De plus, l'opération de délestage doit être exécutée à une altitude suffisante (entre 2 000 et 4 000 m au-dessus du sol) et à près de 500 km/h, car elle doit permettre la vaporisation du kérosène rejeté. La majorité du kérosène est alors transformée en CO2 et en vapeur d'eau par simple oxydation.

objectifs 2001-2006

Équiper tous les postes avions de CDG1 de prises 400Hz lors des travaux de réhabilitation de l'aérogare