

SEPTEMBRE 2019

Rapport d'enquête

Contournement du contingentement
des vols de nuit à Paris - Charles-de-
Gaulle



INTRODUCTION	2
I. LES ARRETES DU 6 NOVEMBRE 2003 VISANT A REDUIRE LES NUISANCES SONORES DE L'AERODROME DE PARIS - CHARLES-DE-GAULLE EN COEUR DE NUIT FORMENT UN ENSEMBLE COHERENT MAIS COMPLEXE ET IMPARFAIT	3
1. Les arrêtés du 6 novembre 2003.....	3
2. L'attribution et la gestion des créneaux en regard des textes sur les créneaux horaires de jour et de nuit	3
3. La mise en œuvre du dispositif règlementaire.....	4
II. LE RAPPORT RELATIF A LA VALEUR DE L'INDICE GLOBAL MOYEN PONDERE POUR 2017 A REVELE UN FORT DEPASSEMENT DU CONTINGEMENT DES VOLS DE NUIT	5
1. Les décollages : une poursuite de la diminution de l'énergie sonore pondérée et du nombre des décollages en cœur de nuit.....	5
2. Les atterrissages : une forte progression de l'énergie sonore pondérée et du nombre des arrivées en cœur de nuit	5
3. Un dépassement du plafond autorisé par l'arrêté du 6 novembre 2003	6
4. En cœur de nuit, une hausse préoccupante de l'énergie sonore pondérée pour les atterrissages et les décollages.....	6
III. IL IMPORTE D'APPRECIER LA REALITE DES MOUVEMENTS EN COEUR DE NUIT.....	9
1. Les arrivées.....	9
2. Les départs	13
3. La somme des départs et des arrivées en cœur de nuit dépasse de plus en plus nettement le plafond des créneaux attribués par COHOR en application de l'arrêté du 6 novembre 2003	17
4. Une dérive aux conséquences néfastes pour les riverains mais aussi pour les acteurs de la chaîne de production	18
IV. DE NOMBREUSES COMPAGNIES EFFECTUENT DES ARRIVEES DE NUIT AVEC DES CRENEAUX DE JOUR.....	20
1. Données générales.....	20
2. Des profils-types se dégagent parmi les 10 compagnies pratiquant le plus grand nombre d'arrivées de nuit avec un créneau de jour	20
V. LES COMPAGNIES LES PLUS CONCERNEES ONT COMMENCE A PRENDRE DES MESURES CORRECTRICES AU PRINTEMPS 2019	22
VI. IL CONVIENT CEPENDANT DE REGLER LA QUESTION DU RÉGIME DE CONTRÔLE SANCTION, INEFFICACE AU REGARD DE L'ESPRIT DES ARRÊTÉS DU 6 NOVEMBRE 2003 ET DES ENGAGEMENTS PRIS À L'ÉGARD DES RIVERAINS	24
1. Le régime historique, instauré en droit français conformément à l'article 14 al.4 et 5 du règlement (CEE) 95/93	24
2. Un second régime fondé sur la protection des riverains contre le bruit	24
3. L'imbraglio du respect du plafond des mouvements de nuit pour protéger les riverains du bruit ²⁵	
LES CONCLUSIONS DE L'ENQUETE DOIVENT CONDUIRE A ENGAGER DEUX ACTIONS DE PROGRES....	28
PERSONNES RENCONTREES DANS LE CADRE DE L'ENQUETE.....	31

INTRODUCTION

La conception et le développement des aéroports s'accompagnent de mesures de protection de l'environnement, en particulier contre le bruit, pour tempérer les conséquences négatives de l'activité aéroportuaire sur la qualité de vie et la santé des riverains.

Pour l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle, une attention particulière est accordée aux heures de nuit (22h-6h), et plus encore au cœur de nuit, soit de 0h à 4h59 pour les départs et 0h30 à 5h29 pour les arrivées. C'est ainsi qu'en 2003, en application des engagements pris dans le cadre de la concertation sur le projet de construction de la quatrième piste de l'aéroport de Paris - CDG, le gouvernement a pris simultanément, le 6 novembre, trois arrêtés afin de limiter, au décollage comme à l'atterrissage, les mouvements et le bruit en cœur de nuit. Il a plafonné le nombre de créneaux horaires pouvant être attribués, interdit les décollages de nuit sans créneau préalable et spécifique, proscrit enfin les aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage.

Cette protection est régulièrement renforcée, notamment au niveau des caractéristiques acoustiques des appareils pouvant être utilisés de nuit ou des procédures de navigation aérienne. C'est ainsi que l'arrêté du 29 septembre 2011 interdit, entre 22h et 6h, la fréquentation de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle aux aéronefs du chapitre 3 ayant une marge cumulée certifiée inférieure à 10 EPNdB.

Le contrôle du respect de ces mesures a été confié à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaire (ACNUSA) à l'exception du contrôle des atterrissages de nuit sans créneau, resté de la compétence du ministre chargé de l'aviation civile après consultation de la Commission administrative de l'aviation civile (CAAC).

Le rapport relatif à l'indice global moyen pondéré pour l'année (IGMP) 2017 a révélé un constat clair : le plafonnement des mouvements de nuit, instauré en 2003, sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle est globalement respecté pour les départs mais ne l'est plus pour les arrivées. La dérive a commencé en 2013 et n'a cessé de s'accroître depuis, en particulier en saison d'été. L'année 2018 a connu un niveau de dérive jamais atteint précédemment.

Fort de ce constat, le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaire a demandé à son président de diligenter une enquête afin de faire la lumière très précisément sur la situation des vols de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle, d'en établir les causes et de faire des propositions de correction et d'amélioration de celle-ci. Le travail d'enquête a été confié à Monsieur le préfet Régis Guyot. Celui-ci a pu s'appuyer sur l'équipe permanente de l'ACNUSA et s'assurer la collaboration de la direction générale de l'aviation civile, du coordonnateur national, du groupe Aéroports de Paris, ainsi que de celle de plusieurs compagnies aériennes.

I. LES ARRETES DU 6 NOVEMBRE 2003 VISANT A REDUIRE LES NUISANCES SONORES DE L'AERODROME DE PARIS - CHARLES-DE-GAULLE EN COEUR DE NUIT FORMENT UN ENSEMBLE COHERENT MAIS COMPLEXE ET IMPARFAIT

Dans une optique environnementale, pour protéger le sommeil des riverains en réduisant les nuisances sonores en cœur de nuit, trois arrêtés ont été pris le 6 novembre 2003, fondés sur la directive européenne 2002/30/CE relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union européenne, et sur le Code de l'Environnement (art. L.571-13), ceci après avis de la Commission consultative de l'environnement (CCE) et de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares.

1. Les arrêtés du 6 novembre 2003

a) Arrêté relatif à l'attribution de créneaux horaires la nuit

Il précise les créneaux horaires d'application des dispositions restrictives : 0h00-4h59 pour les créneaux de départ et 0h30-5h29 pour les créneaux d'arrivée. Il fixe le nombre maximal de créneaux horaires pouvant être attribués au titre de la période de planification aéronautique 2003-2004 (hiver 2003-été 2004), à 22500 pour 52 semaines et précise que pour les saisons suivantes, et sur la base de deux périodes de planification horaire consécutives (hiver puis été), ce plafond sera réduit du nombre total de créneaux inutilisés ou abandonnés par les transporteurs. Il introduit une exception à ces dispositions en cas d'urgence pour des motifs liés à la sécurité des vols ou des personnes ou en liaison avec une mission humanitaire ou sanitaire.

b) Arrêté portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage

Il interdit le décollage des aéronefs dont le niveau de bruit certifié au point dit de survol est supérieur à 99 EPNdB entre 0h et 4h59. Il interdit l'atterrissage des aéronefs dont le niveau de bruit au point dit d'approche est supérieur à 104,5 EPNdB entre 0h30 et 5h29, heure locale d'arrivée sur l'aire de stationnement. Il introduit des exceptions pour l'atterrissage ou le décollage d'aéronefs effectuant des missions de caractères sanitaire ou humanitaire, en situation d'urgence pour des raisons de sécurité des vols ou des personnes ou pour des vols gouvernementaux.

c) Arrêté portant interdiction entre 0 et 5h des décollages d'aéronefs non programmés pendant ladite période horaire, c'est-à-dire n'ayant pas fait l'objet de l'attribution d'un créneau de départ dans ladite plage horaire le jour en question.

Il introduit des exceptions en cas d'urgence pour des motifs liés à la sécurité des vols ou des personnes ou en liaison avec une mission humanitaire ou sanitaire.

2. L'attribution et la gestion des créneaux en regard des textes sur les créneaux horaires de jour et de nuit

Le règlement CEE 95/93 fixe les règles communes d'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union Européenne afin de faire face à la disparité croissante entre la demande et les capacités d'accueil de plus en plus saturées des aéroports européens.

La décision de coordonner les aéroports les plus importants est prise par les états de l'Union, qui désignent chacun un coordonnateur national chargé de répartir les créneaux horaires. Celui-ci doit être indépendant de toute partie intéressée et l'état membre doit veiller à ce qu'il agisse « d'une manière neutre, non discriminatoire et transparente » (art.4 al.2) afin de garantir une concurrence loyale. L'Etat français a désigné une association indépendante, COHOR¹, qui regroupe les principales compagnies et les aéroports de Paris, Nice et Lyon, dits entièrement coordonnés.

L'article 8 du règlement précise le processus d'attribution des créneaux horaires, l'article 8 bis alinéa 1 fixe les conditions, soit de transfert (au sein d'un même groupe, en cas de prise de contrôle ou de rachat d'un transporteur), soit d'échanges de créneaux entre transporteurs aériens. L'alinéa 2 stipule « que les transferts ou échanges visés à l'alinéa 1 sont notifiés au coordonnateur et ne prennent effet qu'après confirmation expresse de ce dernier ». « Le coordonnateur refuse les transferts ou échanges s'ils ne sont pas conformes aux exigences du règlement et s'il n'est pas convaincu », notamment, que « les opérations aéroporutaires ne subiront pas un préjudice compte tenu de l'ensemble des contraintes techniques, opérationnelles et environnementales ».

3. La mise en œuvre du dispositif réglementaire

Elle obéit à une répartition précise des tâches. Comme le précise COHOR sur son site internet, « la DGAC approuve les programmes de vols des compagnies aériennes sous réserve de l'obtention des créneaux horaires correspondants auprès du coordonnateur ».

A la publication de l'arrêté du 6 novembre 2003 plafonnant le nombre des créneaux de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle, COHOR a réparti entre les compagnies les 22500 créneaux de nuit prévus par le premier arrêté, en prenant en compte le « droit du grand-père » (créneaux acquis auparavant par des compagnies). Depuis, il ajuste chaque année à la baisse le quota initial pour prendre en compte, conformément à l'arrêté, la suppression des quotas abandonnés ou non utilisés.

Il ajuste en outre la répartition entre compagnies compte tenu des échanges de créneaux auxquels celles-ci procèdent quotidiennement entre elles et dont il enregistre les résultats à partir de leurs déclarations convergentes. Toutefois, la pratique même des échanges de créneaux de nuit doit être questionnée. Au-delà de cette question de principe, les modalités chronologiques et matérielles d'échange entre créneaux de jour et créneaux de nuit sont inconnues du coordonnateur et semblent un peu opaques.

La question de l'existence d'un éventuel marché avec paiement ou sous forme de troc peut être posée. En tout état de cause, il sera sans doute nécessaire de mettre de la transparence dans ce système. Enfin, à supposer même qu'on retienne la possibilité, en soi, d'échanger les créneaux de nuit, certaines questions relatives à la légalité de certains échanges restent posées. Le règlement CEE 95/93, ne mentionne pas de « transferts ou échanges », pour cause de retard, de créneaux préalablement attribués. Il ne prévoit pas non plus de procédure de régularisation après coup. Or il semble s'en pratiquer régulièrement dans les 24 heures suivant l'arrivée d'un vol en retard ou en avance, débordant sur la nuit, avec un créneau de jour.

¹ COHOR : Association pour la coordination des horaires

II. LE RAPPORT RELATIF A LA VALEUR DE L'INDICE GLOBAL MOYEN PONDERE POUR 2017 A REVELE UN FORT DEPASSEMENT DU CONTINGEMENT DES VOLS DE NUIT

Cause immédiate du déclenchement de la présente enquête, le rapport de présentation de la valeur de l'indicateur représentatif de l'énergie sonore (IGMP) pour l'année 2017 à l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle a été présenté à l'ACNUSA en juin 2019 puis rendu public. Or il a fait apparaître en cœur de nuit des évolutions préoccupantes.

Le cœur de nuit, pour cet indicateur synthétique, va de 0h15 à 5h15. Il prend pour référence horaire l'heure de survol de la station de mesure du bruit. Un survol à 0h15 au départ correspond, en première approximation, à un départ du bloc vers minuit. Les arrêtés du 6 novembre 2003 prennent, eux, comme bornes du cœur de nuit, 0h-4h29 pour les décollages et 0h30-5h29 pour les atterrissages, ces heures étant constatées au moment où l'appareil commence à rouler au départ après embarquement des passagers ou bien s'immobilise pour débarquer ceux-ci après atterrissage. Pour les riverains qui subissent le bruit des avions, l'heure « IGMP » est plus proche du moment où ils sont impactés.

1. Les décollages : une poursuite de la diminution de l'énergie sonore pondérée et du nombre des décollages en cœur de nuit

Le rapport IGMP 2017² constatait que l'énergie sonore pondérée en cœur de nuit, poursuivant une tendance à la baisse relevée depuis 2010, avait diminué de 4,0% entre 2016 et 2017. L'indicateur « nuit » (22h-6h) révélait que cette énergie au décollage diminuait encore plus fortement (-13%) dans cette tranche horaire.

Selon des données de la DGAC, le nombre de décollages poursuivait la même tendance à la baisse, passant de 10980 à 10870 entre 2016 et 2017 (-1,01%), prolongeant ainsi une diminution engagée depuis 2013 (figures 1 et 3).

2. Les atterrissages : une forte progression de l'énergie sonore pondérée et du nombre des arrivées en cœur de nuit

Il en allait tout autrement pour les atterrissages, l'évolution étant inverse. Le rapport notait que, entre 2016 et 2017, l'énergie dégagée en « cœur de nuit » avait augmenté de 57,6% à l'atterrissage, cette très forte augmentation étant liée à la fois à celle du nombre d'atterrissages (+45%) et à celle de l'énergie moyenne par mouvement dans cette tranche horaire (figure 1). L'indicateur nuit indiquait une progression de l'énergie à l'atterrissage de 11%, liée à une faible augmentation du nombre d'atterrissages (+1%) mais à une augmentation plus nette de l'énergie sonore dégagée à l'atterrissage. Selon les données de la DGAC, le nombre d'atterrissages en cœur de nuit avait connu une très forte augmentation, passant de 2016 à 2017, de 7785 à 11260 (+45%), soit 3475 atterrissages de plus dans le seul cœur de nuit, une évolution étonnante par son ampleur. On pouvait en conclure que la dérive sonore observée sur la période avait affecté principalement le « cœur de nuit », moment le plus important pour le sommeil des riverains, et que la détérioration était due avant tout aux atterrissages du fait de leur nombre comme de l'énergie dégagée par mouvement.

² Pour en savoir plus :

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Rapport_presentation_condition_indicateur_sonore_IGMP_0.pdf

Le rapport ajoutait, en détaillant par type d'avion concerné, que le nombre d'atterrissages d'avions plus bruyants, en augmentation par rapport à 2016, avait constitué le principal facteur d'aggravation de l'impact sonore pour l'ensemble de la nuit, le nombre de Boeing 777-300 ayant en particulier fortement augmenté.

L'analyse du cœur de nuit par tranche horaire fine avait en outre fait apparaître des évolutions parfois très marquées posant question, en particulier au regard de la réglementation environnementale (figure 2).

Deux tranches horaires étaient plus particulièrement distinguées :

- 2h00-2h59 : le nombre de mouvements passait de 352 à 535 (+51,99%), avec présence d'avions plus bruyants.
- 4h-5h00 : le nombre de mouvements explosait littéralement, passant de 1420 à 5414, soit une multiplication par 3,81.

3. Un dépassement du plafond autorisé par l'arrêté du 6 novembre 2003

Le nombre total de mouvements - décollages et atterrissages - en cœur de nuit était passé de 18766 en 2016 (10981 et 7785) à 22130 en 2017 (10870 et 11260), soit une augmentation totale de 17,92%, représentant une évolution importante en une seule année.

Se posait alors une question essentielle : les dispositions réglementaires contenues dans l'arrêté du 6 novembre 2003 ayant pour objet explicite de plafonner le nombre de mouvements en cœur de nuit à travers une limitation du nombre des créneaux pouvant être accordés, afin de limiter les effets de l'activité sur les riverains, avaient-elles été respectées?

4. En cœur de nuit, une hausse préoccupante de l'énergie sonore pondérée pour les atterrissages et les décollages

Pour un indicateur nuit qui augmente de 0,7%, les évolutions concernant respectivement les atterrissages et les décollages sont très différentes en valeur et en tendance. Si l'énergie sonore pondérée pour les décollages poursuit sa diminution commencée en 2010 (-4,9 % entre 2016 et 2017), l'augmentation de l'énergie à l'atterrissage (+5,3%) est significative et préoccupante. Cette augmentation de l'énergie « nuit » est due à la fois à l'augmentation du nombre d'atterrissages et à celle de l'énergie moyenne non pondérée de ceux-ci.

L'évolution de l'énergie « cœur de nuit », plage horaire particulièrement importante pour les riverains, est défavorable à la fois pour les décollages (+1%) et pour les atterrissages (+4,3%). Ces augmentations sont attribuées, pour les décollages, à l'augmentation de l'énergie moyenne par mouvement (+2,8%), et pour les atterrissages à l'augmentation de leur nombre (+4,7%) (Figure 1).

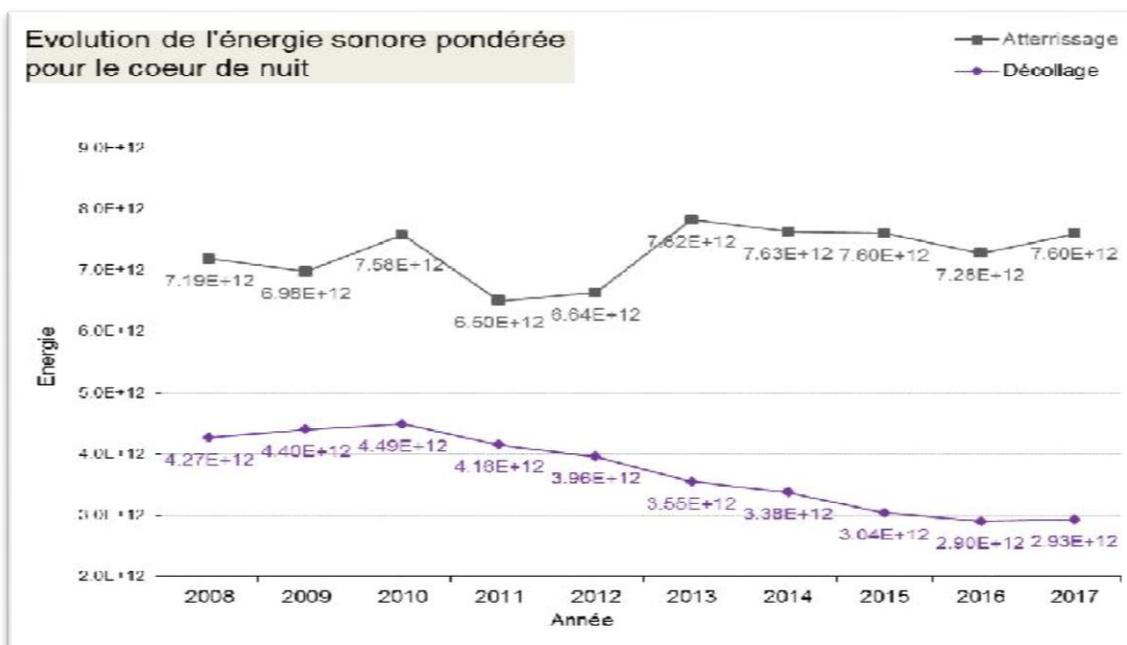


Figure 1 (source : DTA-STAC, rapport IGMP 2017)

Quant au nombre de mouvements, il passe de 10981 à 10789 pour les décollages, soit -1,75%, confirmant une poursuite de leur baisse. Le nombre d'atterrissages s'établit à 8152 soit une hausse de 4,7% par rapport à 2016. Entre 4h et 5h, le nombre d'atterrissages est de 1597. (Figure 2).

Enfin, le nombre total de mouvements entre 0h15 et 5h15, heures de survol de la station de mesure du bruit, a atteint en 2017, 18941. (Figure 3).

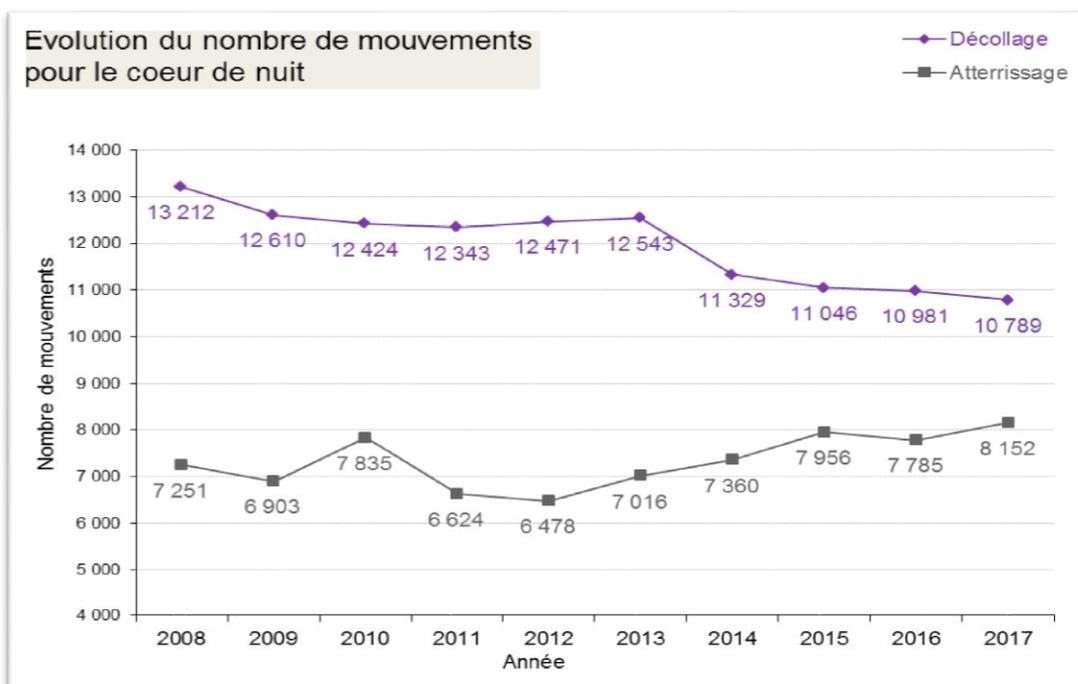


Figure 2 (source : DTA)

Atterrissages de nuit 2017 (avant correction)					
	Tranche horaire	nbre mvts	énergie totale pondérée	énergie moyenne	% énergie
Cœur de nuit	0h-1h	1773	1,50E+12	8,44E+08	13%
	1h-2h	694	6,63E+11	9,56E+08	6%
	2h-3h	535	6,00E+11	1,12E+09	5%
	3h-4h	1019	1,07E+12	1,05E+09	9%
	4h-5h	5416	5,76E+12	1,06E+09	50%
	5h-5h15	1826	1,89E+12	1,03E+09	16%
Total cœur de nuit		11260	1,15E+13	1,02E+09	100%
Hors cœur de nuit	0h-0h15	968	7,10E+11	7,34E+08	4%
	5h15-6h00	6089	6,83E+12	1,12E+09	41%
	22h-23h	7399	4,82E+12	6,53E+08	29%
	23h-0h	5623	4,14E+12	7,37E+08	25%
	Total hors cœur de nuit	20079	1,65E+13	8,22E+08	100%
Total nuit		31339	2,80E+13	8,93E+08	
% énergie cœur de nuit/nuit			41%		

Atterrissages de nuit 2017 (après correction)					
	Tranche horaire	nbre mvts	énergie totale pondérée	énergie moyenne	% énergie
Cœur de nuit	0h-1h	791	2,14E+12	2,75E+08	28%
	1h-2h	1334	1,31E+12	9,84E+08	17%
	2h-3h	385	2,61E+11	7,76E+08	3%
	3h-4h	682	8,39E+11	1,20E+09	11%
	4h-5h	1597	1,76E+12	1,10E+09	23%
	5h-5h15	1295	1,31E+12	1,01E+09	17%
Total cœur de nuit		8152	7,60E+12	9,32E+08	100%
Hors cœur de nuit	0h-0h15	1733	1,33E+12	6,52E+08	6%
	5h15-6h00	6747	7,64E+12	1,13E+09	40%
	22h-23h	8580	4,50E+12	5,71E+08	26%
	23h-0h	7315	5,20E+12	7,11E+08	23%
	Total hors cœur de nuit	24375	1,89E+13	7,74E+08	100%
Total nuit		32527	2,65E+13	8,14E+08	
% énergie cœur de nuit/nuit			29%		

Départs de nuit 2017 (avant correction)					
	Tranche horaire	nbre mvts	énergie totale pondérée	énergie moyenne	% énergie
Cœur de nuit	0h-1h	1906	6,92E+11	3,63E+08	25%
	1h-2h	1546	5,02E+11	3,25E+08	18%
	2h-3h	531	1,75E+11	3,25E+08	6%
	3h-4h	3088	6,68E+11	2,16E+08	24%
	4h-5h	1194	6,24E+11	1,04E+08	22%
	5h-5h15	628	1,16E+11	1,84E+08	4%
Total cœur de nuit		10893	2,78E+12	2,05E+08	100%
Hors cœur de nuit	0h-0h15	736	3,69E+11	5,01E+08	8%
	5h15-6h00	1500	4,38E+11	1,71E+08	9%
	22h-23h	5547	2,28E+12	4,12E+08	48%
	23h-0h	3492	1,68E+12	4,81E+08	35%
	Total hors cœur de nuit	12275	4,76E+12	3,88E+08	100%
Total nuit		23170	7,54E+12	3,25E+08	
% énergie cœur de nuit/nuit			37%		

Départs de nuit 2017 (après correction)					
	Tranche horaire	nbre mvts	énergie totale pondérée	énergie moyenne	% énergie
Cœur de nuit	0h-1h	1153	5,29E+11	4,59E+08	18%
	1h-2h	2676	8,70E+11	3,25E+08	30%
	2h-3h	669	2,21E+11	3,32E+08	8%
	3h-4h	543	1,68E+11	3,09E+08	6%
	4h-5h	1403	6,48E+11	1,08E+08	31%
	5h-5h15	845	1,24E+11	2,06E+08	6%
Total cœur de nuit		10789	2,93E+12	2,72E+08	100%
Hors cœur de nuit	0h-0h15	1349	7,13E+11	5,28E+08	13%
	5h15-6h00	1027	2,66E+11	2,01E+08	4%
	22h-23h	5883	1,74E+12	2,96E+08	33%
	23h-0h	5797	2,68E+12	4,62E+08	50%
	Total hors cœur de nuit	14056	5,34E+12	3,80E+08	100%
Total nuit		24845	8,27E+12	3,33E+08	
% énergie cœur de nuit/nuit			35%		

Figure 3 (source : DTA-STAC, rapport IGMP 2017)

N.B. Les heures indiquées sur ces figures doivent être décalées d'une heure en saison d'hiver (de 23h30 à 00h30) pour passer en heures locales, utilisées pour l'application de l'arrêté du 6 novembre 2003 sur le plafonnement des créneaux de nuit (art.1).

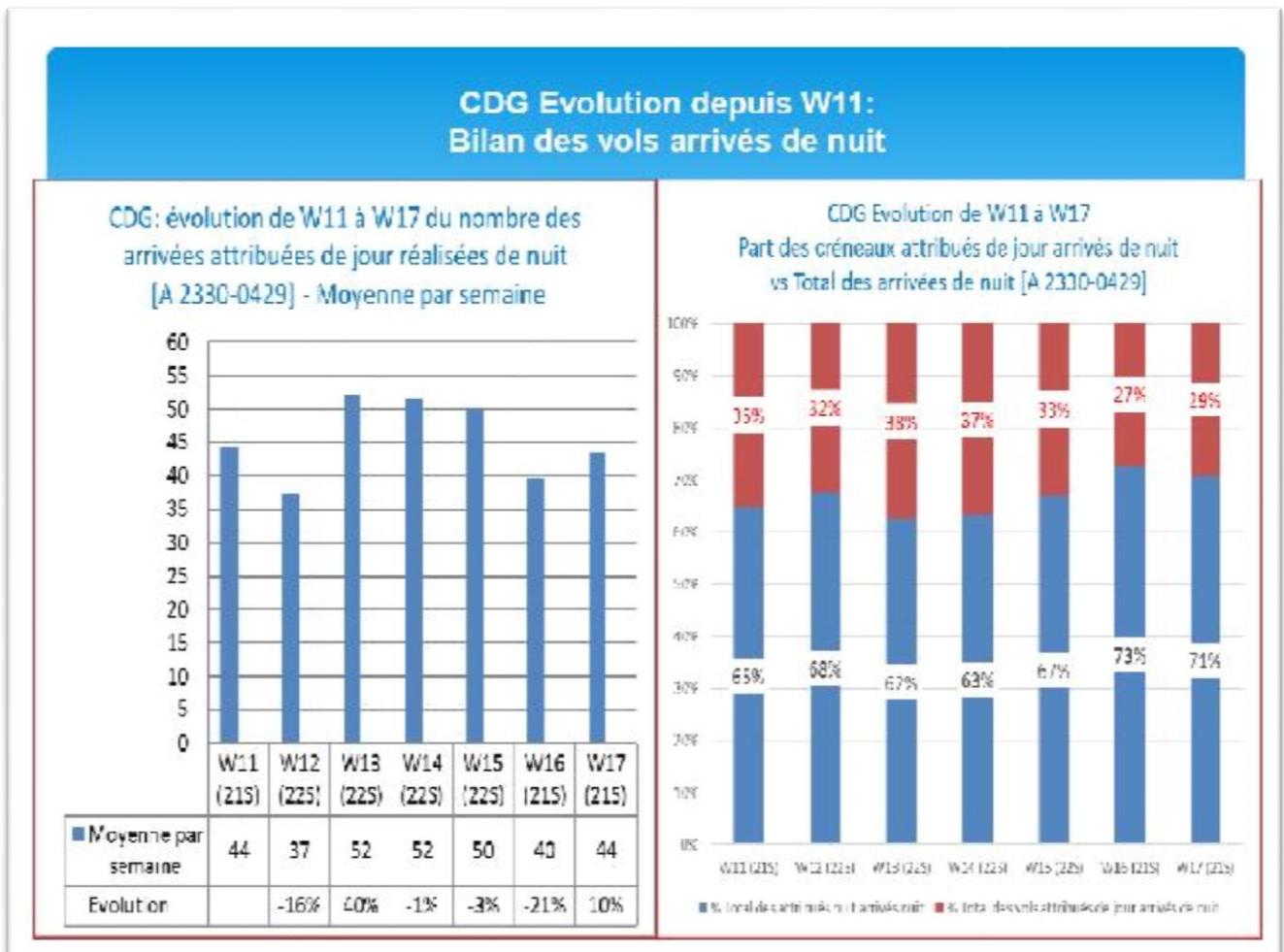


Figure 5 (source : COHOR)

L'hiver, il n'y a pas de dégradation manifeste, en moyenne par semaine comme en part de ces vols, par rapport au nombre total des vols effectués en cœur de nuit. Cependant, la part des arrivées sur créneaux de jour en cœur de nuit atteint 29%, après être même passée par un pic à 38% en hiver 2013-2014. C'est contraire à l'esprit comme à la lettre des arrêtés du 6 novembre 2003 qui distinguent clairement les quotas de jour et ceux de nuit en plafonnant ces derniers en valeur absolue.

b) En saison d'été (S12 à S18)

La situation est toute autre en saison d'été (Figures 6 et 7).

L'été, le nombre hebdomadaire moyen de ces vols ne cesse de croître depuis la saison d'été 2014, avec un dérapage accentué (presque 21%) entre l'été 2017 et l'été 2018. De même, la part de ces atterrissages dans le total des atterrissages de cœur de nuit a progressé de 5 points entre les étés 2017 et 2018 pour atteindre le taux de 31%.

N.B. Les heures indiquées sur ces figures doivent être décalées de deux heures en saison d'été (de 22h30 à 00h30) pour passer en heures locales, utilisées pour l'application de l'arrêté du 6 novembre 2003.

c) En début et en fin de cœur de nuit (W15 à S18)

Le rapprochement des vols du soir arrivés en retard et débordant sur le cœur de nuit, des vols du petit matin, arrivés en avance et en cœur de nuit et du total des vols arrivés de nuit sur créneau de jour, fait apparaître des tendances et une répartition (Figure 8) :

Arrivées attribuées de jour et réalisées de nuit					
	Arrivées entre 0h30 et 1h30 avec créneau de jour		Total arrivées de nuit avec créneau de jour	Arrivées entre 4h30 et 5h30 avec créneau de jour	
	Nombre	En % du total		Nombre	En % du total
W.11	232	24,9%	930	668	71,8%
W.12	294	35,7%	822	472	57,4%
W.13	138	12,0%	1150	980	85,2%
W.14	128	11,2%	1140	969	85,0%
W.15	112	10,1%	1105	955	86,4%
W.16	61	7,3%	834	736	88,2%
W.17	57	6,2%	916	798	87,1%
<hr/>					
S.12	411	45,6%	902	420	46,6%
S.13	326	24,7%	1321	902	68,3%
S.14	328	28,1%	1168	722	61,8%
S.15	266	23,6%	1126	797	70,8%
S.16	347	27,1%	1282	822	64,1%
S.17	388	28,8%	1347	871	64,7%
S.18	446	27,6%	1617	1049	64,9%

Figure 8 (réalisée à partir des données de COHOR)

La part des arrivées tardives, entre 00h30 et 1h30, sur créneaux de jour, dans l'ensemble des arrivées en cœur de nuit sur créneaux de jour, ne cesse de baisser en saison d'hiver pour atteindre à l'hiver 2017-2018 un point bas à 6,2%, alors que la part des arrivées précoces, toujours sur créneaux de jour, en fin de nuit, oscille depuis l'hiver 2013-2014 entre 85 et 87% du total. En hiver, le problème se situe donc massivement du côté des arrivées précoces entre 4h30 et 5h30, sur des créneaux de jour, à un moment crucial pour le sommeil des riverains.

En saison d'été, la part des arrivées entre 0h30 et 1h30, en début de cœur de nuit, sur créneau de jour, est nettement plus importante qu'en hiver. Elle se situe depuis des années - sauf en 2015 - entre 25% et plus de 29%. On observe aussi un certain nombre d'arrivées plus tardives encore, au-delà de 1h30 du matin, toujours avec un créneau de jour. Mais une part largement prépondérante des arrivées en cœur de nuit avec un créneau de jour se situe également entre 4h30 et 5h30 et atteint entre 64 et 65% du total, ceci depuis l'été 2015.

2. Les départs

On dispose pour les départs de données moins détaillées et remontant moins loin dans le temps de la part de COHOR, l'évolution du nombre de départs de nuit avec un créneau de jour n'ayant pas attiré l'attention de COHOR.

a) En saison d'hiver (W11 à W17)

Depuis 2013, le nombre de décollages en cœur de nuit (0h00-4h29) avec un créneau de jour ou sans créneau en saison d'hiver oscille entre 56 et 73 et le nombre de compagnies concernées entre 20 et 30 avec une pointe à 46 en hiver 2016. Le nombre total des vols effectués en cœur de nuit baisse régulièrement et passe, après un maximum en 2012 (5055) de 4630 en hiver 2013 à 4084 en hiver 2017, soit une diminution de 12%. La part des décollages en présomption de manquement, après un maximum en 2012 (2,1%), oscille entre 1,2% et 1,8% (Figure 9). On peut en conclure que les décollages en hiver sont globalement bien maîtrisés dans la durée.

Décollages en cœur de nuit (0h-4h59) en saison d'hiver sur créneau de jour ou sans créneau				
Saison	Nombre de départs en cœur de nuit sur créneau de jour ou sans créneau	Nombre d'opérateurs concernés	Nombre total de départs	% des départs en présomption de manquement/nombre total de vols en cœur de nuit
W.11	44	20	Pas de données	
W.12	106	39	5055	2,1%
W.13	56	29	4630	1,2%
W.14	60	26	4449	1,3%
W.15	73	26	4274	1,7%
W.16	58	46	4139	1,4%
W.17	73	22	4084	1,8%

Figure 9 (réalisée à partir des données de COHOR)

b) En saison d'été (S12 à S18)

Comme pour les arrivées, le nombre de présomptions de manquement est sensiblement plus élevé en saison d'été qu'en saison d'hiver, avec une évolution un peu erratique. Leur nombre est quasiment le même en été 2017 qu'en été 2012 (116 contre 115). Mais entre ces deux années, le chiffre est monté jusqu'à 185 en été 2014 et il a connu une nette augmentation en été 2018 (272). Le nombre des compagnies concernées a connu également une évolution irrégulière : 27 en été 2013 et 51 en été 2018, après un maximum en été 2015.

Le nombre total de décollages en saison d'été a régulièrement baissé de l'été 2012 à l'été 2015 (de 7592 à 6389) mais tend à remonter légèrement depuis l'été 2016. La part des décollages en présomption de manquement pour absence de créneau ou sur créneau de jour dans le total de décollages en cœur de nuit varie entre 1,8% et 2,7% entre 2013 et 2017 inclus, après un point bas en 2012. Elle connaît une augmentation très significative en été 2018 qui n'est pas expliquée à ce stade. (Figure 10). En dehors de cet unique chiffre divergent qui justifiera qu'on regarde attentivement celui de l'été 2019, on constate, comme en hiver, même si c'est moins net, que les décollages sont globalement maîtrisés en saison d'été.

Décollages en cœur de nuit (0h-4h59) en saison d'été sur créneau de jour ou sans créneau				
Saison	Nombre de départs en cœur de nuit sur créneau de jour ou sans créneau	Nombre d'opérateurs concernés	Nombre total de départs	% des départs en présomption de Manquement / nombre total de vols en cœur de nuit
S.12	115	28	7592	1,5%
S.13	157	27	7281	2,2%
S.14	185	52	6821	2,7%
S.15	170	56	6389	2,7%
S.16	138	44	6609	2,1%
S.17	116	41	6446	1,8%
S.18	272	51	6736	4,0%

Figure 10 (réalisée à partir des données de COHOR)

c) En début et en fin de cœur de nuit (W15 à S18)

Le rapprochement des départs programmés le soir mais effectués après le début du cœur de nuit (0h00), des départs programmés le matin mais effectués avant la fin du cœur de nuit (4h59) et du total des départs de nuit sur créneau de jour, permet de préciser les parts respectives des décollages effectués en retard et des décollages effectués en avance. La part des départs tardifs, entre minuit et 1h du matin, sur créneau de jour oscille entre 60% et 72% en saison d'hiver, 67% et 75% en saison d'été (Figure 11).

Départs attribués de jour et réalisés en cœur de nuit (0h-4h59) sans créneau ou avec un créneau de jour					
	Départs entre 0h et 0h59 sans créneau ou avec créneau de jour		Total départs de nuit sans créneau ou sur créneau de jour	Départs entre 4h et 4h59 avec créneau de jour	
	Nombre	En % du total		Nombre	En % du total
W.15	52	71,2%	73	8	11,0%
W.16	35	60,3%	58	11	19,0%
W.17	53	72,6%	73	8	11,0%
S.15	116	68,2%	170	10	5,9%
S.16	93	67,4%	138	11	8,0%
S.17	83	71,6%	116	11	9,5%
S.18	205	75,3%	272	8	2,9%

Figure 11 (réalisée à partir des données de COHOR)

La part des départs précoces, entre 4h et 4h59, en cœur de nuit mais avec un créneau de jour, varie, elle, entre 11 et 19% en saison d'hiver, moins de 3% et 9,5% en saison d'été.

Tout le long de l'année, les manquements sont donc massivement du côté des départs en retard, entre minuit et 1h du matin, moment important pour l'endormissement des riverains, qui est ainsi différé pour un certain nombre d'entre eux.

d) Une évolution des départs en manquement maîtrisée mais erratique

L'analyse en pourcentage de l'évolution des départs de nuit sans créneau ou avec un créneau de jour révèle une tendance irrégulière mais surtout un maintien à bas niveau de la part de ces vols dans l'ensemble des départs en cœur de nuit. Cette part est contenue ces dernières années entre 1,4% et 2,1%, avec une légère tendance à l'augmentation cependant et une saison d'été 2018 qui marque une pointe à 4%, en lien avec une sensible augmentation du nombre total de vols en cœur de nuit par rapport à la saison d'été 2017 (Figure 12). Les chiffres de l'été 2019 seront à analyser avec attention.

Evolution des départs de nuit en %				
	Total départs	Départs de nuit sur créneaux de jour ou sans créneau		
			En %	Evolution part des vols en présomption de manquement
W16/W15	-3,16%	W16/W15	-20,55%	1,7% → 1,4%
W17/W16	-1,33%	W17/W16	+25,9%	1,4% → 1,8%
S17/S16	-2,47%	S17/S16	-15,95%	2,1% → 1,8%
S18/S17	+4,50%	S18/S17	+134%	1,8% → 4%

Figure 12 (réalisée d'après les données de COHOR)

3. La somme des départs et des arrivées en cœur de nuit dépasse de plus en plus nettement le plafond des créneaux attribués par COHOR en application de l'arrêté du 6 novembre 2003

Si ce plafond est strictement respecté par COHOR en nombre d'attributions, il ne l'est plus en nombre de mouvements réalisés. Or le plafonnement du nombre des créneaux a été décidé pour limiter le nombre de mouvements en cœur de nuit et tempérer les nuisances sonores subies par les riverains. Un tableau de la DGAC -DTA (Figure 13) fait bien ressortir cette dérive pour la période hiver 2014/2015-été 2018.

	Début saison	Fin saison	Plafond de créneaux	Nb vols hiver + été	Nb vols au-dessus du plafond	Nb vols saison
S18	25/03/2018 minuit	27/10/2018 23h59	17 857	19 283	1 426	11976
W17	29/10/2017 minuit	24/03/2018 23h59				7307
S17	26/03/2017 minuit	28/10/2017 23h59	17 875	18 862	987	11597
W16	30/10/2016 minuit	25/03/2017 23h59				7265
S16	27/03/2016 minuit	29/10/2016 23h59	18 144	19 128	984	11507
W15	25/10/2015 Minuit	26/03/2016 23h59				7621
S15	29/03/2015 minuit	24/10/2015 23h59	18 009	18 623	614	11139
W14	26/10/2014 minuit	28/03/2015 23h59				7484

Départs 0h - 4h59

Arrivées 0h30 - 5h29

Heures bloc

Figure 13 (source : DGAC-DTA)

Il fait apparaître à la fois que le plafond est dépassé depuis des années déjà et que cette situation ne cesse de s'aggraver avec une accentuation pour la période hiver 2017-été 2018, soit du 29 octobre 2017 au 27 octobre 2018 inclus.

D'ailleurs, COHOR, ayant perçu la dérive, a mis en relief cette dérive, pour la première fois, lors de la réunion du comité de coordination du 7 janvier 2016, dans son rapport de « Suivi de l'utilisation des créneaux » relatif à la saison d'été 2015. La voyant se poursuivre et s'accroître malgré ses mises en garde aux compagnies, il a indiqué, dans sa présentation consacrée aux résultats de la saison d'été 2018 que si on avait pénalisé les vols arrivés de jour sur créneaux de nuit, comme le fait l'ACNUSA pour les départs et selon son plafond, le total des pénalités aurait atteint le montant de 64,7 M€. La mise en garde n'a pas suffi et le coordonnateur n'a pu obtenir des compagnies l'organisation d'une réunion spécifique du comité de coordination sur cette situation.

Une analyse plus détaillée des données de COHOR (figure 14) montre que, d'une part, le nombre de ces vols et leur part dans le total des arrivées de nuit tendent à progresser, ceci plus vite que le nombre total d'arrivées de nuit, et que, d'autre part, le nombre des compagnies concernées augmente également, passant de 31 à 36 entre W15 et W17 et de 47 à 51 entre S16 et S18. Le rapport de COHOR à la SUC pour la saison d'été 2018 précise en outre que 75% des vols arrivés de nuit sur créneaux de jour pendant cette période ont été opérés par seulement trois compagnies.

Compagnies arrivant de nuit sur créneaux de jour				
Saison	Nombre de vols	Nombre d'opérateurs concernés	Nombre total des arrivées	% des arrivées
W15	1105	31	4520	24%
W16	834	26	3076	27%
W17	1042	36	3144	33%
Evolution des arrivées de nuit en %				
	Total arrivées	Arrivées de nuit sur créneaux de jour		
			En %	évolution part des vols
W16/W15	-32,00%	W16/W15	-24,25%	24% → 27%
W17/W16	+2,2%	W17/W16	+24,9%	27% → 33%
S17/S16	+4,1%	S17/S16	+5,1%	26,2% → 26,4%
S18/S17	+2,5%	S18/S17	+20%	26% → 31%

Figure 14 (réalisée à partir des données de COHOR)

Ces chiffres et leur progression font ressortir que le système dérive et que cette dérive s'accroît. Les alertes émises par COHOR n'ont pas suffi à l'enrayer.

4. Une dérive aux conséquences néfastes pour les riverains mais aussi pour les acteurs de la chaîne de production

Si les mesures de restriction applicables aux vols de nuit ont été prises avant tout pour la protection de la qualité de vie et de la santé des riverains de l'aéroport, leur violation n'est pas préjudiciable que pour eux.

Elle perturbe la chaîne de production des services aéroportuaires. Les arrivées sensiblement avant 5h30 alors qu'elles étaient programmées plus tard, donc de jour, génèrent l'encombrement de l'ensemble du processus aéroportuaire : manutention et traitement des bagages, accueil et prévenance des passagers, contrôle des frontières et de sûreté et même, parfois, le débarquement. En effet, les effectifs chargés de la première vague d'arrivée des vols ne sont pas au rendez-vous des vols dont l'arrivée est anticipée. Les processus aéroportuaires essentiels sont donc mal pourvus, voire

absents, avec pour résultat des files d'attente tout au long du parcours passager et des retards de livraison ou de connexion des bagages.

L'ouverture tardive des portes d'avion, comme l'absence de personnel d'accueil pour guider les passagers, sont alors fréquentes. La constitution de files d'attente à la frontière et aux contrôles de sûreté, l'absence de personnels de prévenance des passagers et de manutention génèrent des défauts de qualité dans la fluidité du parcours passagers mais également dans le fonctionnement de l'ensemble aéroportuaire et nuisent donc à son image et à sa compétitivité.

L'absence de ressources suffisantes pour le traitement des bagages allonge le temps d'attente et des stocks de bagages trop importants peuvent détériorer le bon fonctionnement des trieurs.

Par ailleurs, l'arrivée anticipée de vols n'a pas, globalement, d'impact positif sur les passagers en correspondance. Sur les vols anticipés, 10% des passagers sont en correspondance sur des vols partant avant 7h15. L'arrivée anticipée leur permet un temps de correspondance allongé mais il est probable que ces passagers n'arrivent pas plus tôt à leur avion en partance du fait du manque de personnel sur le processus aéroportuaire. Pour les 45% en correspondance sur des vols partant après 7h15, l'arrivée anticipée est génératrice d'encombres et d'attente prolongée dans les terminaux.

Dans une chaîne de production de services confrontée, en particulier dans la première heure de la matinée, à une activité de première pointe et très dense, c'est la rigueur de l'ordonnancement de chaque maillon qui fait la réussite de l'ensemble et renforce l'attractivité de l'aéroport. La défaillance d'un des maillons est source d'inefficacité pour l'ensemble de la chaîne des acteurs aéroportuaires et pour la qualité du parcours passagers. Cela nuit, bien sûr, à l'image des compagnies concernées mais tout autant à celle de l'aéroport, engagé dans une bataille concurrentielle plus acharnée que jamais avec les hubs européens et moyen-orientaux.

C'est aussi l'image et l'attractivité de la France qui sont en cause dans l'esprit de nos visiteurs.

IV. DE NOMBREUSES COMPAGNIES EFFECTUENT DES ARRIVEES DE NUIT AVEC DES CRENEAUX DE JOUR

1. Données générales

Les données de COHOR permettent de classer, saison par saison, hiver (W) ou été (S), et en ordre décroissant, les compagnies qui ont effectué le plus grand nombre d'arrivées de nuit sur créneau de jour et de mesurer leur part dans ces vols, l'importance des créneaux de nuit dont elles disposaient, leur part dans l'ensemble des créneaux - jour et nuit - attribués. Toutes les compagnies ont connaissance des éléments les concernant.

Sur les trois saisons d'hiver 2015, 2016, 2017, les 5 compagnies les plus concernées représentent à elles seules entre 85 et 91% des arrivées de nuit sur créneaux de jour. Sur les trois saisons d'été, 2016, 2017 et 2018, elles en représentent 86 à 87%.

On rappellera que les saisons d'hiver et d'été sont structurellement différentes sur une série de points. Les saisons d'hiver comptent entre 20 et 21 semaines, celles d'été entre 30 et 31 ; les changements d'heures en hiver de certains pays, alors que d'autres n'en changent pas, modifient sensiblement les heures d'arrivées sur notre sol, en particulier en bordure de nuit, le soir comme le matin. La nature et la répartition des vols - affaires ou tourisme - diffère entre les saisons. Le nombre total de créneaux à Paris – Charles-de-Gaulle est très sensiblement différent : 178932 pour l'hiver 2017-2018 (W17) et 304581 pour l'été 2018 (S18).

De ce fait, les compagnies qui arrivent le plus fréquemment de nuit sur créneau de jour diffèrent entre l'hiver et l'été. Par exemple, la compagnie chinoise China Eastern Airline (CES) figure dans les premiers rangs des arrivées de nuit sur créneau de jour en hiver mais pas en été, uniquement du fait que sa programmation ne tient pas compte des changements d'heure européens.

	Saison	Arrivées de nuit avec créneau de jour	Total quota nuit attribué (A+D)	% vols arrivée de nuit avec créneau de jour/Quota nuit	Nombre total de créneaux attribués
Hiver	W17	1041	6626	15%	178932
	W16	950	6851	13.87%	177165
	W15	1096	7221	15%	184096
Eté	S18	1617	10951	15%	304581
	S17	1345	10978	12.25%	302714
	S16	1242	11026	11.26%	300011

Figure 15 Source COHOR

2. Des profils-types se dégagent parmi les 10 compagnies pratiquant le plus grand nombre d'arrivées de nuit avec un créneau de jour

a) Les compagnies sans créneau de nuit

En hiver, les principales compagnies concernées sont China Eastern Airline (92 arrivées en 2016, 85 en 2017), Delta Airlines (55 vols en 2016, 64 en 2017, 43 en 2018) ou EasyJet (30 arrivées en 2015, 43 en 2017, 64 en 2018).

En été, on citera à nouveau EasyJet (96 vols en 2016, 131 en 2017, 146 en 2018) , qui représente entre 8 et 9% de ces arrivées, Delta Airlines (7 vols en 2016, 27 en 2017, 98 en 2018) dont la part dans ces vols passe de 1% à 6% en trois saisons, Middle East (17, 21 et 39 vols entre 2016 et 2018), enfin Enter Air avec 71 vols ou 6% de ces vols en 2016, compagnie connue pour des infractions multiples de toutes natures, dont un avion a été immobilisé l'été 2017 par l'ACNUSA pour non-paiement d'amendes environnementales.

b) Les compagnies volant principalement la nuit

D'autres compagnies, généralement de fret, volent principalement la nuit, la première étant FEDEX, qui possède en hiver entre 57 et 58% des créneaux de nuit attribués. Elle a quand même fait respectivement 47, 100 et 108 arrivées de nuit sur créneau de jour entre l'hiver 2015 et l'hiver 2018, soit de 4 % à 10,5% des arrivées sur créneaux de jour, au-delà de ses créneaux de nuit.

En été, elle a fait 116, 162 et 146 arrivées de ce type entre été 2016 et été 2018, soit entre 9 et 12% de ces arrivées. On peut aussi citer, en été 2016, TAY-Tnt Airways pour 8 vols alors qu'elle possédait 432 créneaux de nuit, à laquelle a succédé TAY-ASL Airlines Belgium avec 14 de ces vols en 2017 et 21 en 2018, malgré la possession de 431 et 429 créneaux de nuit ces deux étés.

c) Les compagnies pratiquant des vols intercontinentaux, principalement de jour, et dotées de créneaux de nuit en nombre variable

La principale est Air France, qui opère l'hiver entre 53 et 66%, l'été entre 56 et 58%, des vols arrivés de nuit sur créneau de jour. Ce pourcentage est sensiblement identique à celui de son activité sur Paris – Charles-de-Gaulle.

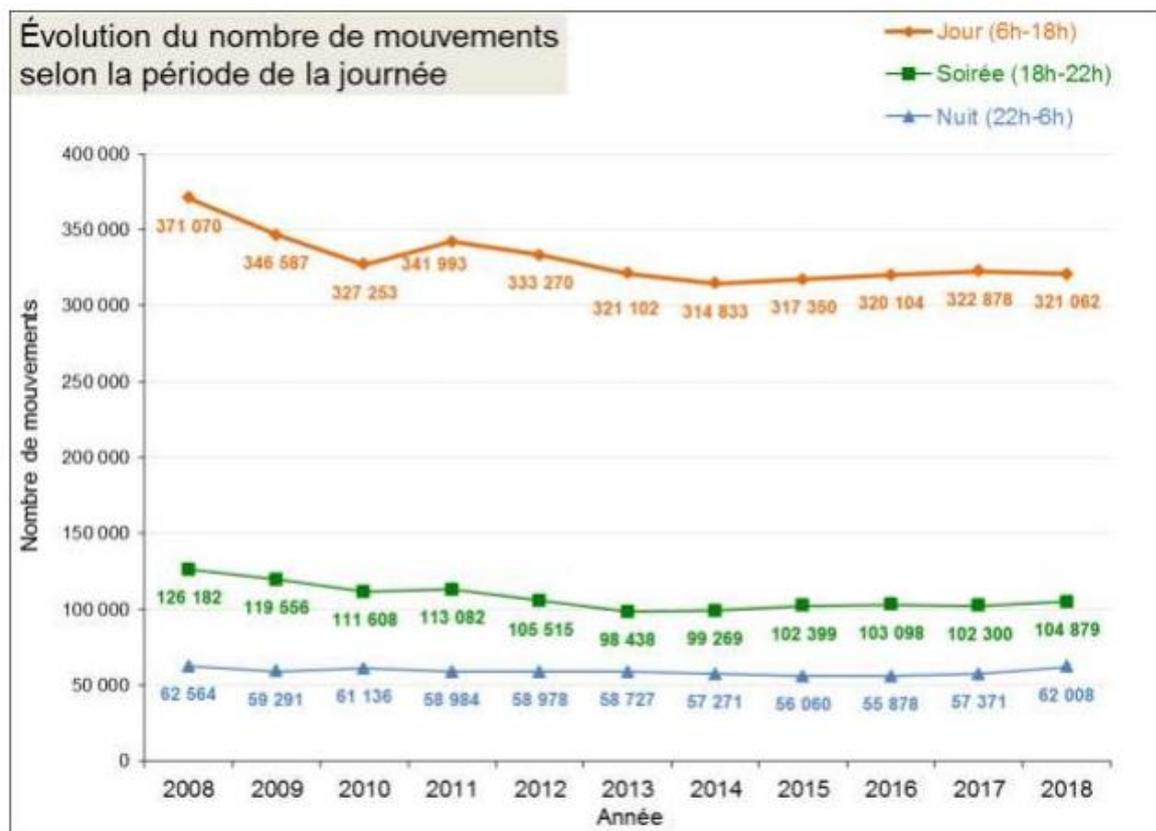
d) Les autres compagnies pratiquant le plus grand nombre d'arrivées de nuit sur des créneaux de nuit

Les résultats de l'étude IGMP 2018 ont confirmé que la dérive s'était encore amplifiée.

En hiver, Air Austral, avec 75, 75 et 5 de ces vols entre 2015 et 2017, pour 25, 1 et 1 créneaux de nuit, soit près de 8% de ces vols en 2017; China Eastern Airlines avec 72, 92 et 85 de ces vols, soit de 7 à près de 10% de ces vols entre 2015 et 2017; Vueling avec 11 de ces vols en 2016 et 10 en 2017 ou encore Ethiopian Airlines avec 58 vols en hiver 2015 (5%) et 18 en hiver 2016; Vueling avec 11 vols en hiver 2015 et 10 en hiver 2016 pour des créneaux de nuit respectifs de 10 et...zéro. Il y a aussi une compagnie de fret, UPS, qui a opéré 17 de ces vols (2%) en hiver 2015, 16 en 2016 et 29 en 2017, tout en ayant respectivement 86, 84 et 83 créneaux de nuit.

En été, on trouve à nouveau Vueling, avec 54, 22 et 76 vols (5%) et 58, 18 et ...zéro créneaux entre les étés 2016 et 2018. Ainsi, l'été 2018, cette compagnie a opéré 5% des vols arrivés de nuit sans le moindre créneau de nuit, alors même qu'elle en avait trouvé 58 deux saisons plus tôt. On trouve aussi Air Austral, avec respectivement 98 vols (8%) en été 2016 et autant en été 2017(8%), ceci avec seulement 13 et 5 créneaux de nuit.

V. LES COMPAGNIES LES PLUS CONCERNEES ONT COMMENCE A PRENDRE DES MESURES CORRECTRICES AU PRINTEMPS 2019



L'ensemble des compagnies aériennes a été alerté, directement ou par le biais de leurs organisations professionnelles, sur la situation générale. Pour les inciter à prendre des mesures correctrices en matière de planification et de programmation opérationnelles, afin de réduire rapidement le nombre des mouvements de nuit sans créneau. Il est en effet inimaginable d'en rester à la situation actuelle et d'envisager un scénario dans lequel les agents assermentés de l'Etat auraient durablement à dresser plusieurs centaines de procès-verbaux par an pour atterrissages sans créneau de nuit, puis le rapporteur de l'ACNUSA à conduire autant de procédures contradictoires entre l'Etat et les compagnies aériennes afin de les présenter au collège de l'Autorité de contrôle. Il est en effet probable que, s'agissant de multi récives, celui-ci n'aurait le plus souvent d'autres choix que de prononcer des amendes au plafond fixé par le législateur.

Afin de prévenir ce scénario tout en restant dans l'objectif de respect du contingentement des vols de nuit, une attention particulière a été portée à la situation du Groupe Air France et de son partenaire Delta Airlines, à celle de la compagnies FEDEX et à celle des compagnies EasyJet et Vueling. Des analyses en profondeur ont été réalisées et, selon les compagnies, deux types de mesures correctrices ont été engagées dès le début de la saison aéronautique de l'été 2019.

Les compagnies EasyJet et Vueling ont mis en place des plans d'actions basés sur le pré-positionnement d'aéronefs et d'équipages de réserve que les centres opérationnels peuvent engager, en cas de retard dans la première partie de la journée et/ou de retards presque certains en fin de journée pour mobiliser des renforts assez tôt afin d'éviter une trop grande répercussion des retards en fin de journée.

Le Groupe Air France et la compagnie FEDEX ont procédé, chacun pour ce qui le concerne, à une analyse détaillée des causes de la situation et examiné, au cas par cas, les vols programmés pour un atterrissage de jour et arrivant en avance, de nuit, sans créneau.

Les premiers résultats opérationnels de l'été 2019 sont encourageants pour les acteurs engagés. Ils montrent sur les mois de juillet et août, pour les vols arrivant avant 5h30 avec un créneau après 5h30, une diminution par 2 par rapport aux mêmes mois de 2018. Un recul est sans doute nécessaire pour apprécier pleinement, grâce à un comité de suivi, les effets des mesures opérationnelles prises par les compagnies.

Il sera utile que les compagnies les plus concernées présentent chacune le bilan qu'elles tirent des mesures qu'elles ont prises et les suites qu'elles compte donner aux plans mis en œuvre de façon à maintenir ou accélérer les progrès qui seront constatés.

L'objectif partagé par tous les acteurs opérationnels concernés apparaît devoir être de préparer la saison aéronautique 2020 de telle façon que les décollages et atterrissages de nuit sans créneau à Paris – Charles-de-Gaulle soient en très forte baisse afin de tendre vers le respect du contingentement. Les procès-verbaux d'infraction et, le cas échéant, les amendes prononcées devraient pouvoir diminuer à la satisfaction de l'Autorité de contrôle chargée de garantir le respect des engagements ministériels.

VI. IL CONVIENT CEPENDANT DE REGLER LA QUESTION DU RÉGIME DE CONTRÔLE SANCTION, INEFFICACE AU REGARD DE L'ESPRIT DES ARRÊTÉS DU 6 NOVEMBRE 2003 ET DES ENGAGEMENTS PRIS À L'ÉGARD DES RIVERAINS

Il existe en effet non pas un mais deux régimes de sanction pour les manquements aux créneaux de nuit.

1. Le régime historique, instauré en droit français conformément à l'article 14 al.4 et 5 du règlement (CEE) 95/93

Il sanctionne « l'exploitation répétée et intentionnelle à une heure significativement différente du créneau attribué ou l'utilisation de créneaux horaires d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution, lorsque ceci cause un préjudice aux activités de l'aéroport ou au trafic aérien ».

Il a pour objet l'utilisation optimale des capacités d'accueil d'aéroports souvent saturés. Il prévoit des sanctions « effectives, proportionnées et dissuasives ». Il s'applique à tous les mouvements, de jour comme de nuit, sous réserve du respect de certaines conditions, notamment environnementales, telles que celles prévues par un des arrêtés du 6 novembre 2003. L'interprétation donnée de cette articulation entre normes européennes et nationales a conduit à considérer que les arrivées de nuit devaient être appréciées sous le seul angle de la capacité, alors que les départs sont soumis au critère environnemental.

COHOR recueille les données des vols programmés et ADP celles des vols réalisés. Chaque jour, COHOR compare le programmé et le réalisé, relève les anomalies et interroge les compagnies concernées. En cas de réponse insatisfaisante ou d'absence de réponse, le dossier est transmis à la Direction des transports aériens de la Direction générale de l'aviation civile (sous-direction des aéroports) pour établissement éventuel d'un PV d'infraction par des agents assermentés par le tribunal de grande instance. Pour les arrivées de nuit sans créneau, les PV d'infraction sont transmis à la commission administrative de l'aviation civile (CAAC) qui statue. Les sanctions éventuelles sont prononcées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Seuls les utilisateurs qui, intentionnellement et de manière répétée, ne respectent pas les horaires attribués au moment de l'atterrissages ou opèrent sans créneau sont donc sanctionnés. Le plafond de sanction par manquement constaté est de 1500 € pour une personne physique et de 7500€ pour une personne morale. En cas de nouveau manquement dans un délai d'un an, les plafonds sont doublés.

2. Un second régime fondé sur la protection des riverains contre le bruit

Il est mis en œuvre par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaire (ACNUSA), autorité administrative indépendante créée par la loi en 1999. L'article L. 637-7 du code des transports a précisé son rôle en matière de nuisances sonores.

Elle est consultée sur les projets de textes réglementaires fixant pour les aérodromes concernés les mesures de protection de l'environnement sonore, notamment les valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser, ainsi que sur les projets d'élaboration ou de modification des procédures de départ, d'attente et d'approche aux instruments des mêmes aérodromes. Aucune réglementation

environnementale ne peut donc être prise ou modifiée sans consultation préalable de l'Autorité, qui a un pouvoir de recommandation.

Les articles L. 6361-12 et suivants du même code organisent le pouvoir de sanction administrative de l'Autorité et précisent qu'en ce qui concerne les restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs et les mesures de restriction des vols de nuit, le plafond des amendes est fixé à 40000 € pour les personnes morales et à 1500 € pour les personnes physiques.

Le coordonnateur transmet les départs sans créneau de nuit (0h00-4h59), après interrogation des compagnies concernées, aux agents de la DSAC-Nord (territorialement compétente pour CDG), assermentés par le TGI, pour établissement éventuel de procès-verbaux, transmis ensuite à l'ACNUSA pour poursuites. Après instruction en procédure contradictoire, permettant aux compagnies de présenter leur défense, l'ACNUSA inflige des amendes administratives selon le plafond ci-dessus.

3. L'imbroglie du respect du plafond des mouvements de nuit pour protéger les riverains du bruit

Le respect du plafond de nuit est assuré pour les départs par le système de sanction de l'ACNUSA et pour les arrivées par celui de la CAAC. Mais les deux ne répondent pas aux mêmes objectifs, environnemental pour l'un, capacitaire pour l'autre.

Les départs de nuit sans créneau ou avec un créneau de jour sont sanctionnés par le collège de l'ACNUSA « objectivement », au sens juridique, c'est-à-dire même lorsque le « manquement » est non intentionnel ; les compagnies connaissent ce système. Le niveau de sanction retenu tient néanmoins compte de la fréquence, des circonstances et de la gravité des manquements (figure 16). Ceux-ci représentent une très faible part des départs de nuit, moins de 2%. Une pointe à 4,04% a toutefois été observée lors de la dernière saison d'été (2018). Le plafond des créneaux la nuit est globalement respecté.

Départs de nuit en présomption de manquement à l'arrêté du 6 novembre 2003 (art 1)						
Saison IATA	Nombre de vols concernés	Motif de manquement		Nombre d'opérateurs concernés	Nombre total de départs réalisés de nuit	% départs en présomption de manquement
		Créneau de jour réalisés de nuit	Sans créneau			
W 15	73	71	2	26	4274	1,71%
W 16	58	57	1	46	4139	1,40%
W 17	73	71	2	22	4084	1,79%
S 16	138	134	4	44	6609	2,09%
S 17	116	114	2	41	6446	1,80%
S 18	272	271	1	51	6736	4,04%

Figure 16 (réalisée à partir des données de COHOR)

Les arrivées de nuit sur créneau de jour sont, elles, très rarement sanctionnées, car leur examen par la CAAC n'est pas fait selon des critères de protection de l'environnement mais selon la capacité d'accueil. Pour qu'une sanction soit encourue, l'arrivée de nuit sur créneau de jour doit être répétée et, surtout, intentionnelle. Or l'intentionnalité est très difficile, voire impossible, à prouver. Le doute profite donc aux compagnies et les arrivées de nuit sur créneau de jour ne sont en réalité pas sanctionnées.

La jurisprudence administrative relative aux décollages et atterrissages sur créneau de jour exige en outre la preuve que les manquements constatés et sanctionnés ont bien eu des conséquences négatives sur le trafic et l'égalité de concurrence entre compagnies. Ainsi, l'Etat a perdu un contentieux contre la compagnie EasyJet, en mars 2016, devant le tribunal administratif de Paris. Celle-ci demandait l'annulation de 4 amendes pour des « atterrissages et décollages sans créneaux horaires correspondants ou à des horaires significativement différents des créneaux qui lui avaient été attribués ». L'Etat estimait que « cela avait perturbé, d'une part l'allocation des ressources aéroporutaires en surchargeant anormalement le trafic aux heures concernées et, d'autre part, la réalisation des vols, au détriment de l'ensemble des transporteurs aériens ». Il s'agissait de créneaux de jour mal utilisés mais utilisés de jour, pas de créneaux de jour utilisés de nuit.

Le tribunal a acté la réalité des faits mais il a estimé « qu'il ne résultait pas de l'instruction que ces décollages et atterrissages aient dans les faits causé les perturbations invoquées ». Il a donc annulé les sanctions.

L'Etat ayant interjeté appel, la Cour Administrative d'appel de Paris a considéré dans son arrêt du 20 juin 2017 que « la seule circonstance que des autorisations de créneaux horaires n'ont pas été respectées par un transporteur aérien ne suffit pas à établir l'existence d'un préjudice pour les activités de l'aéroport ou le trafic aérien ; qu'en se bornant à invoquer l'économie générale du dispositif d'attribution des créneaux horaires (...), à se référer aux avis émis avant chaque décision par la commission consultative de l'aviation civile, laquelle a seulement révélé que ce comportement de la société EasyJet a eu pour effet de fausser la concurrence avec les autres transporteurs aériens respectant les créneaux horaires autorisés et pouvait avoir un impact sur le trafic aérien, et à donner l'exemple des décalages de vols induits par un vol réalisé hors du créneau autorisé, la Ministre de l'environnement et du développement durable n'établit pas l'existence d'un tel préjudice ». Elle a donc débouté l'Etat.

Aussi, aucune arrivée de nuit sur créneau de jour à CDG n'a été poursuivie depuis 3 ans alors même que la dérive s'accroissait (figure 17). Le dernier avis de la CAAC sur de tels vols remonte au 18 janvier 2016 pour 10 dossiers, concernant l'été 2014 et seules deux compagnies ont été poursuivies. De fait, il n'est pas dressé de procès-verbaux par les agents assermentés à cet effet.

Arrivées de nuit avec créneaux de jour				
Saison IATA	Nombre de vols concernés	Nombre de compagnies concernées	Nombre total d'arrivées réalisées de nuit	Ratio des arrivées sur créneaux de jour /Total arrivées de nuit
W 15	1105	31	4520	24%
W 16	834	26	3076	27%
W 17	1042	36	3144	33%
S 16	1282	47	4895	26%
S 17	1347	42	5096	25%
S 18	1617	51	5223	31%

Figure 17 (réalisée à partir des données de COHOR)

Les compagnies tirent les conséquences de cet état de fait dans leurs pratiques, d'autant que la concurrence sur les slots, pour l'arrivée des vols intercontinentaux et compte tenu des différences de fuseaux horaires, est très intense en fin de soirée et plus encore en fin de nuit.

Air France, par exemple, débarque ou met en correspondance à CDG de l'ordre de 5600 passagers de vols intercontinentaux entre 5h30 et 6h40. Et c'est précisément entre 5h et 5h29, moment crucial dans le sommeil des riverains, que 30% environ des vols arrivent en avance.

Il est patent qu'en l'état actuel des choses, aux yeux des compagnies, la ponctualité des départs passe en premier et que les arrivées en avance ne constituent pas un problème significatif.

Autant les pilotes ont des consignes claires, notamment à travers les plans de ponctualité mis en œuvre par certaines compagnies, pour assurer au mieux la ponctualité des départs car c'est un critère important de satisfaction et de confiance de la clientèle, autant les conséquences négatives des arrivées en avance ne semblent pas faire l'objet d'une mise en attention particulière des pilotes. Les passagers ne s'irritent pas d'une arrivée en avance, en particulier ceux qui prennent une correspondance, à condition bien sûr que ceux qui doivent récupérer des bagages ne les attendent pas trop longtemps.

En fin de compte, l'Autorité de contrôle n'est pas vraiment le gardien du plafond instauré par l'arrêté du 6 novembre 2003 relatif aux créneaux de nuit, qui est une garantie fondamentale donnée aux riverains. C'est la clé de voûte de leur protection, la nuit, contre le bruit. Il faut donc un gardien unique et bien identifié de cette obligation.

LES CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE DOIVENT CONDUIRE A ENGAGER DEUX ACTIONS DE PROGRES

La dérive des atterrissages de nuit avec un créneau de jour entraîne le dépassement du plafond réglementaire des créneaux de nuit instauré pour protéger les riverains contre le bruit. Cette dérive doit être stoppée.

Le constat est clair : le plafonnement du nombre de mouvements de nuit sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle, instauré par arrêté du 6 novembre 2003 pour mieux respecter le sommeil des riverains, est dans les faits globalement respecté pour les départs mais ne l'est plus pour les arrivées, tout particulièrement entre 4h50 et 5h29, alors même qu'il s'agit d'une heure cruciale dans le cycle de sommeil. La dérive a commencé vers 2013 et n'a cessé de s'accroître depuis, en particulier en saison d'été.

Le plafond fixé par l'arrêté, il est vrai sans cesse revu à la baisse par suppression des créneaux attribués et non utilisés, a été crevé les huit dernières saisons IATA connues, tant en nombre de vols qu'en pourcentage de dépassement du plafond.

A l'issue de l'enquête, il apparaît que le respect du plafond des créneaux de nuit passe par deux actions. Une première, réglementaire, afin de traiter de façon similaire les décollages et les atterrissages (en donnant à l'Autorité de contrôle la possibilité de prendre en compte les spécificités des seconds), une seconde, par un travail de sensibilisation des compagnies afin, avant même l'entrée en vigueur des nouvelles réglementations, de changer leur comportement en matière de programmation et de gestion des créneaux.

Le système instauré par l'arrêté du 6 novembre 2003, qui interdit les décollages entre 0h et 4h59 de CDG des aéronefs n'ayant pas fait l'objet de l'attribution d'un créneau horaire dans cette plage horaire le jour en question, fonctionne et contribue normalement, sous le contrôle de l'ACNUSA, au respect du plafond des vols de nuit. En revanche, le système historique utilisé pour les arrivées de nuit ne fonctionne pas et ne peut pas fonctionner car il est fondé sur la capacité d'accueil et non sur la protection des riverains et de l'environnement, objet des arrêtés du 6 novembre 2003. Dès lors, du fait qu'il n'y a pas de problème de capacité d'accueil la nuit, il conduit à ne pas relever et, le cas échéant, ne pas sanctionner les arrivées de nuit sur créneau de jour, dont le nombre et la part dans les arrivées de nuit ne cesse d'augmenter. Il aboutit de fait à la violation de l'arrêté plafonnant en nombre absolu les mouvements en cœur de nuit.

Ceci doit conduire, sans délai, de façon proactive comme par la voie réglementaire, à corriger le système et rétablir le respect des arrêtés du 6 novembre 2003. Au moment où des décisions importantes sont en voie d'être prises pour assurer le développement de l'infrastructure nationale et internationale qu'est la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle, qui constitue un atout unique pour la France, son économie et son rayonnement, il est impératif de corriger sans attendre cette défaillance systémique.

Seul un complément de cadre réglementaire et de critère de sanction pour les manquements à l'arrivée peut permettre une application correcte des arrêtés du 6 novembre. Il passe par l'unification des régimes sous l'égide des dispositions visant à protéger le sommeil des riverains en y intégrant le contrôle des arrivées, soit dans l'arrêté relatif aux départs, soit plutôt dans un arrêté spécifique aux arrivées. Aux fins d'étude des types de situations qui peuvent amener à relever une infraction, il est

aussi proposé que COHOR transmette à l'ACNUSA, pour étude des types de situation rencontrés, le double de ses envois à la DSAC Nord, pour ce qui a trait aux mesures environnementales.

Bien entendu, un cadre réglementaire spécifique doit être instauré pour les arrivées. Les atterrissages ont des caractéristiques particulières : ils subissent des contraintes et aléas multiples, de natures très diverses, dont la conjonction et le caractère irrégulier, parfois imprévisible, peuvent rendre difficile la maîtrise par les compagnies de leur heure d'arrivée, surtout lorsque les restrictions d'exploitation sur certains aéroports étrangers sont beaucoup plus fermes qu'à Paris – Charles-de-Gaulle.

Ceci doit conduire à un travail précis au niveau de la programmation puis à celui du contrôle des opérations de chaque compagnie. Un cadre réglementaire spécifique pour le contrôle et la sanction des manquements à l'atterrissage est nécessaire. Son objectif doit être d'établir, de manière indépendante et impartiale, un juste équilibre entre le respect des mesures de protection des riverains visé par les arrêtés du 6 novembre 2003 et la prise en compte, dans une certaine mesure, de la variabilité des multiples facteurs pouvant affecter la ponctualité des vols arrivant à l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle.

Le préalable est, bien sûr, que les compagnies en difficulté engagent des efforts de planification, d'organisation et d'adaptation pour éviter les manquements. Elles doivent aussi pouvoir présenter les raisons objectives, précises et quantifiées des retards exceptionnels et leur répétition ne peut être systématique, amenant sinon l'Autorité à constater que les efforts de planification, d'organisation et d'adaptation sont trop modestes.

Afin d'atténuer au plus vite les nuisances subies par les riverains de Paris – Charles-de-Gaulle, et sans attendre la parution et la mise en œuvre des textes réglementaires, il convient d'agir rapidement sur les comportements des compagnies en les sensibilisant à la nécessité de corriger les dérives. Les délais de consultation d'une série d'instances sur le projet d'arrêté relatif aux atterrissages ne permettent pas de temporiser pour donner aux collectivités territoriales et aux riverains des signes tangibles de la correction des dérives, au moment même où s'achève la concertation publique préalable sur le projet de Terminal 4 de CDG sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Il est donc impératif d'engager dès maintenant, en même temps qu'un effort de communication à leur égard, un dialogue approfondi avec les compagnies, en poursuivant - comme cela vient d'être testé positivement avec Air France, Delta Airlines, Fedex, EasyJet et Vueling, la sensibilisation des compagnies (directement ou via leurs organisations représentatives) qui opèrent le plus grand nombre des vols arrivant de nuit sur créneau de jour. Il convient de mettre l'accent d'abord sur les arrivées précoces avant 5h30, puis sur les arrivées tardives après 0h30, afin d'obtenir des améliorations rapides et significatives démontrant ainsi la détermination de l'Etat à ne pas attendre que les sanctions prennent effet.

Ces discussions devront engager l'ensemble des acteurs à tous les échelons des compagnies, depuis la programmation des vols jusqu'aux pilotes. Les chefs d'escale des compagnies à CDG devront être réunis et les responsables d'ADP associés à l'ensemble de ces dialogues. Les compagnies opérant aujourd'hui le plus grand nombre de vols de nuit sur créneaux de jour seront invitées à préciser les correctifs qu'elles comptent apporter à l'organisation et à la réalisation de ces vols et à les intégrer dans leurs plans de ponctualité. Une évaluation des performances sera faite à chaque fin de saison et transmise à l'Autorité de contrôle.

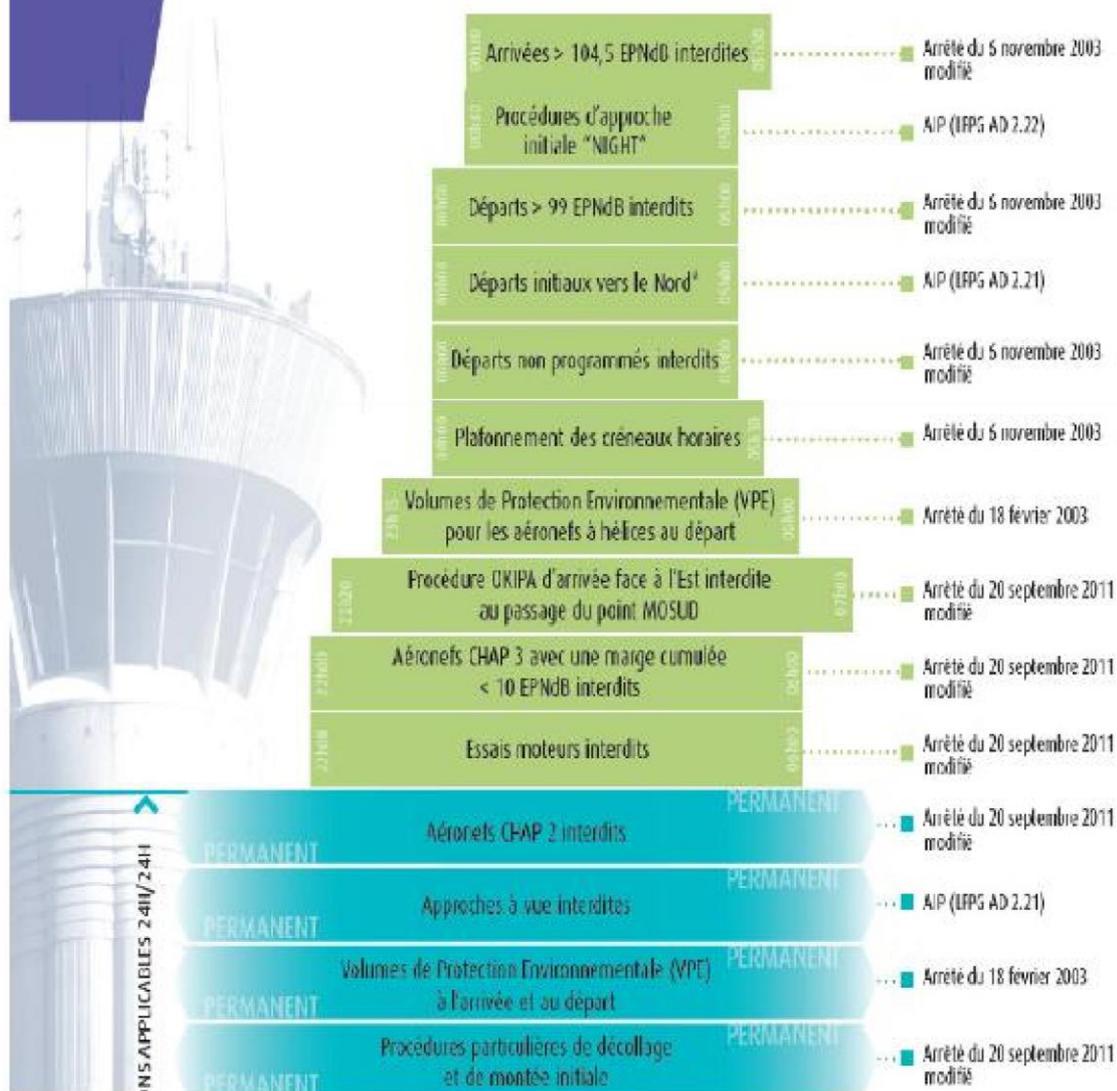
Le développement de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle constitue un atout pour la croissance et l'emploi comme pour l'image et la réussite de notre pays. Il repose sur d'importants investissements mais tout autant sur la capacité des partenaires engagés sur la plateforme à trouver, par un dialogue approfondi et continu avec les collectivités territoriales, les associations environnementales et les associations représentant les riverains, un équilibre durable entre les objectifs économiques et commerciaux d'un côté, la protection de la qualité de vie et de la santé des riverains de l'autre. C'est la recherche constante de cet équilibre qui garantira le plus sûrement l'avenir de cette infrastructure mondiale.

PERSONNES RENCONTREES DANS LE CADRE DE L'ENQUETE

- Directeur Général de l'Aviation Civile
- Préfet du Val d'Oise, Président de la CCE de Paris-CDG
- Directrice générale d'Air France et ses services
- Coordonnateur national (COHOR) et ses services
- Directeur de l'aéroport de Paris-CDG
- Chef de la mission environnement de la DSNA
- Sous-directrice des aéroports (DTA) et ses services, secrétaire de la CAAC
- Sous-directrice du développement durable (DTA) et ses services
- Directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile Nord
- Présidents des organisations professionnelles (FNAM, BAR France, ...)
- Responsables opérationnels de compagnies (Air France, FEDEX, EasyJet, Vueling, Delta Airlines)

Paris Charles de Gaulle

Restrictions d'exploitation pour raisons environnementales



1000 / consommation et réduction des CO2 en avion / CSF AC, Navispace Prod, Graphis, Imagis / Repère graphique DDC, octobre 2010