



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

MOUVEMENTS EN CŒUR DE NUIT À PARIS-CHARLES DE GAULLE

Saison aéronautique IATA
hiver 2021 / été 2022
Au regard des saisons précédentes

Janvier 2023

SOMMAIRE

Introduction	3
I. Le plafond réglementaire des mouvements en cœur de nuits a été respecté lors de la saison aéronautique iata hiver 2021 / 2022	4
II. Comparaison du trafic été 2022 / été 2019	5
III. L'évolution de la part des vols en cœur de nuit au cours des 3 dernières saison.....	5
IV. L'évolution de la part des vols en cœur de nuit en suspicion de manquement.....	7
V. Comparaison du trafic de nuit sur les 4 dernières années.....	8

INTRODUCTION

La protection nocturne (22h00 - 6h00) des riverains de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle est la première raison d'être de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. Les engagements de l'État que l'Autorité de contrôle est chargée de faire respecter ont été pris il y a vingt-deux ans. Ils se sont traduits par plusieurs arrêtés ministériels.

Deux arrêtés ministériels des 6 novembre 2003 et 20 septembre 2011 sur les restrictions d'exploitation nocturnes de certains aéronefs (dépassant un seuil de niveau de bruit certifié en survol ou en approche / dont la marge acoustique est inférieure à 10 EPNdB).

Trois arrêtés ministériels du 6 novembre 2003 qui prévoient :

Le premier, la limitation du nombre des départs entre 0h00 et 4h59 et celle du nombre d'arrivées de 0h30 à 5h29, heures locales ;

Le deuxième, le plafonnement à 22 500 mouvements – arrivées et départs – à partir de la saison hiver 2003 ; ce plafond est diminué à chaque fin de saison du nombre de créneaux inutilisés ou abandonnés par les transporteurs. Ce plafond était de 17 848 pour la dernière année complète IATA (hiver 2020 / été 2021). Pour l'année IATA 2021/2022 (hiver 2021 / été 2022), il était fixé à 17 563 ;

Le troisième interdit entre 0h00 et 5h00 les décollages non programmés dans cette partie de la nuit.

Le programme de recherche DEBATS a permis d'appréhender solidement les effets du bruit des aéronefs sur la santé des riverains des aéroports. Les connaissances scientifiques sont maintenant validées. Le coût social du bruit a en outre été récemment actualisé par le Conseil National du Bruit avec l'aide de l'ADEME.

L'Autorité de contrôle a relevé, dans un rapport rendu public en septembre 2019, le fait que le dispositif réglementaire instaurant un contingentement des vols en cœur de nuit n'était pas pleinement efficient. Elle a souligné dans ce rapport que, si les départs en cœur de nuit de vols programmés de jour faisaient l'objet de procès-verbaux engageant des poursuites, les constats d'arrivées en cœur de nuit des vols programmés de jour ne faisaient plus l'objet de poursuites depuis plusieurs années, faute de base légale explicite.

Elle recommande par ailleurs de moderniser les deux premiers arrêtés ministériels susvisés pour interdire l'exploitation, à Paris-CDG, des aéronefs dont : la marge acoustique est inférieure à 13, voire à 15 EPNdB, et le bruit certifié en approche et le bruit certifié en survol sont supérieurs à des valeurs qu'il convient d'actualiser.

L'Autorité indépendante rappelle que les mesures envisageables pour satisfaire aux objectifs locaux de protection nocturne doivent faire l'objet d'une étude d'impact afin d'éclairer le public et le décideur sur leurs impacts, positifs et négatifs (règlement (UE) N° 598/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE).

Sans attendre que le dispositif réglementaire soit conforté pour mettre fin au contournement relevé, l'Autorité de contrôle a mis en place un Comité de suivi associant les compagnies aériennes les plus concernées et les organisations professionnelles afin de réduire de manière préventive le nombre des arrivées de nuit de vols programmés de jour pour respecter le plafond réglementaire.

Le présent rapport rend compte de l'évolution de la situation depuis la saison d'hiver IATA 2019 jusqu'à la saison d'hiver IATA 2021 (31 octobre 2021 – 26 mars 2022) suivi de la saison d'été IATA 2022 (27 mars-29 octobre). Les données relatives à la saison hivernale 2020 ont été actualisées.

I. LE PLAFOND RÉGLEMENTAIRE DES MOUVEMENTS EN CŒUR DE NUITS A ÉTÉ RESPECTÉ LORS DE LA SAISON AÉRONAUTIQUE IATA HIVER 2021 / 2022

Depuis 2020, le plafond des vols en cœur de nuit a peu baissé en raison de la décision prise par la Commission Européenne de suspendre, pendant la crise sanitaire, l'application du principe dit « use it or lose it ». En France, le pouvoir réglementaire a étendu cette mesure aux créneaux dits de nuit

W 18 + S 19	W 19 + S 20	W 20 + S 21	W 21 + S 22
17 794	17 748	17 848	17 562

Au cours de l'année IATA 2021-2022, le plafond réglementaire a été respecté.

	HIVER 2021-2022	ETE 2022
Total A de nuit	2 099	4 177
Total D de nuit	3 896	6 511
Total des mouvements de nuit	5 995	10 688
Plafond réglementaire des mouvements	6 658	10 904
Plafond réglementaire de l'année	17 562	
Mouvements de nuit de l'année	16 683	
Différence entre plafond réglementaire et mouvements de nuit	-879	

Ces résultats s'expliquent par la conjonction d'une série de facteurs qui ont marqué l'activité durant la saison été 2022. D'une part, les gros problèmes d'effectifs rencontrés par la communauté aéronautique ont conduit à la suppression d'un grand nombre de vols programmés par les compagnies, alors même que la demande était au plus haut. D'autre part, le trafic avec la Chine n'a que faiblement repris en raison d'une crise sanitaire qui dure et des décisions prises en conséquence. En outre, environ un millier d'arrivées programmées de nuit (1 090 selon COHOR), massivement du fret/express, ont pu être réalisées peu avant minuit, donc de jour, abaissant d'autant le nombre de mouvements de nuit constaté.

Du fait de ces différents éléments, le plafond réglementaire a été respecté, alors que la tendance observée en début 2022 laissait craindre un dépassement de ce plafond.

L'analyse fine des mouvements en cœur de nuit, sur les trois dernières saisons aéronautiques, par demi-saison, qui recoupent largement une crise sanitaire durant laquelle le nombre des vols a baissé dans des proportions importantes, montre cependant que les marges de manœuvre opérationnelles par rapport au plafond tendent à diminuer, indiquant ainsi la nécessité de poursuivre les efforts structurels entamés par l'ensemble des acteurs engagés au sein du Comité de suivi.

	W 2019	S 2020	W 2020	S 2021	W 2021	S 2022	Evolution W21/W19	Evolution S22/S19
Arrivées de nuit	3 350	2 335	2 316	3 272	2 099	4 177	-37 %	-5,8 %
Départs de nuit	4 090	4 140	3 759	5 548	3 896	6 511	-4,7 %	4,6 %
Total nuit	7 440	6 475	6 075	8 835	5 995	10 688	-41,7 %	-1,2 %
Total nuit par année IATA	13 915		14 910		16 683			
Plafond réglementaire	17 748		17 848		17 562			
Différence Plafond-Vols réalisés	3 833		2 938		879			

Ces différents résultats doivent être appréciés au regard de l'évolution des vols en cœur de nuit au cours de ces dernières années.

II. COMPARAISON DU TRAFIC ÉTÉ 2022 / ÉTÉ 2019

	Été 2022	Été 2019	Évolution
Arrivées de jour	128 082	150 145	-14,7%
Arrivées de nuit	4 177	4 435	-5,8%
Départs de jour	125 565	148 248	-15,3%
Départs de nuit	6 511	6 225	+4,6%
Total jour	253 647	298 393	-15,0%
Total nuit	10 688	10 660	+0,3%

Ce tableau montre que le nombre de mouvements en cœur de nuit a dépassé, au cours de l'été 2022, le niveau atteint au cours de l'été 2019. Il révèle que les efforts engagés pour améliorer la ponctualité des arrivées en cœur de nuit ont continué à porter leurs fruits mais que la désorganisation du secteur a conduit à un nombre de départs en cœur de nuit supérieur à celui de l'été 2019.

III. L'ÉVOLUTION DE LA PART DES VOLS EN CŒUR DE NUIT AU COURS DES 3 DERNIÈRES SAISON

La période de crise sanitaire qui a bouleversé le secteur aéronautique a induit l'essor de l'activité de fret aérien et, par conséquent, l'installation ou le développement, par plusieurs compagnies, de nouvelles infrastructures dédiées au fret, ces dernières années.

Le tableau ci-dessous montre l'importance du trafic nocturne aujourd'hui, très majoritairement consacré aux vols fret/express, qui a beaucoup moins baissé que le trafic passagers de jour lors de la crise sanitaire, compte tenu, notamment, de la croissance des échanges commerciaux par voie aérienne.

Durant l'été 2022, première saison au cours de laquelle les vols fret/express ont été comptabilisés, la part de ces vols a oscillé entre 83 % et 96 % des départs en cœur de nuit et entre 72,5 % et 94 % des arrivées en cœur de nuit.

	W 2019	S 2020	W 2020	S 2021	W 2021	S 2022
Total Jour (A=D)	174 211	88 009	62 530	150 034	126 555	253 647
Total Nuit (A+D)	7 440	6 475	6 075	8 835	5 995	10 688
Total Général	181 651	94 484	68 605	158 869	132 550	264 335
Part des vols de nuit dans le total	4,1 %	6,85 %	8,85 % ↑	5,6 % ↓	4,52 % ↓	4,0 % ↓

IV. L'EVOLUTION DE LA PART DES VOLS EN CŒUR DE NUIT EN SUSPICION DE MANQUEMENT

L'importance relative des vols en cœur de nuit dans l'activité globale interroge sur la part de ces vols effectués en méconnaissance de la réglementation. Le tableau ci-dessous récapitule l'évolution des comportements des compagnies aériennes, qui, hors situations exceptionnelles telles que celles rencontrées cet été, avaient fait évoluer leurs programmations ou process opérationnels afin d'éviter les risques de mouvements susceptibles de conduire à un dépassement du plafond réglementaire des vols de nuit.

	W 2019	S 2020	W 2020	S 2021	W 2021	S 2022
Total nuit (A+D)	7 440	6 475	6 075	8 835	5 995	10 688
D de nuit sur créneau de jour	191	59	47	60	44	225
A de nuit sur créneau de jour	671	275	216	163	177	596
Total vols de nuit sur créneaux de jour	862	334	263	223	221	821
Part des vols en suspicion de manquement dans total nuit	11,6 %	5,2 %	4,3 %	2,5 %	3,7 %	7,7 %

S'il est difficile de tirer des conclusions définitives de ces chiffres qui intègrent des années marquées par les effets durables de la crise sanitaire qui a débuté fin 2019, ce tableau montre l'importance de poursuivre les travaux initiés par le Comité de suivi des vols de nuit à Paris-CDG, afin que la reprise du trafic s'effectue dans des conditions qui permettent au secteur de ne pas susciter le rejet des populations riveraines.

Les données de l'année aéronautique W 2021 / S 2022, et particulièrement de l'été, soulignent la nécessité d'anticiper la reprise par une planification et une programmation rigoureuses des vols. Les conditions de reprise durant l'été 2022, marquées par la désorganisation du secteur, ont conduit à ce que la part des vols en suspicion de manquement passe de 2,5 % au cours de l'été 2021 à 7,7 % au cours de l'été 2022. En valeur absolue, le nombre des mouvements en suspicion de manquement de l'été 2022 atteint presque celui de l'été 2019.

Une telle situation, sauf à être efficacement corrigée, risque de conduire à la rupture définitive du dialogue entre les acteurs du secteur aéronautique et les collectivités territoriales et les populations riveraines, compte tenu de l'évolution des vols de nuit au cours de ces dernières saisons aéronautiques. Pour prévenir le risque d'une telle situation, il importe que les acteurs du secteur aéronautique poursuivent et amplifient les travaux d'amélioration engagés dans le cadre du Comité de suivi.

V. Comparaison du trafic de nuit sur les 4 dernières années

	W 2019	S 2020	W 2020	S 2021	W 2021	S 2022	Evolution S22/S19	Evolution W21/W19
Arrivées de nuit	3 350	2 335	2 316	3 272	2 099	4 177	-5,8 %	-37 %
Départs de nuit	4 090	4 140	3 759	5 548	3 896	6 511	4,6 %	-4,7 %
Total nuit	7 440	6 475	6 075	8 835	5 995	10 688	-1,2 %	-41,7 %
Total nuit par année IATA	13 915		14 910		16 683			
Plafond réglementaire	17 748		17 848		17 562			

Ainsi qu'il a déjà été souligné précédemment, les effets de la crise sanitaire rendent toute conclusion difficile. Toutefois, il est possible de relever que l'évolution des vols de nuit, tout particulièrement celle des départs, sera à suivre avec une particulière attention dans les prochains mois par rapport au plafond réglementaire. Le respect du plafond semble en effet fragile dès lors que, si à l'issue de l'été 2022, ce plafond n'a pas été dépassé, il importe de considérer que ce résultat a été atteint suite au millier d'arrivées programmées initialement de nuit et qui se sont produites finalement peu avant celle-ci et à la reprise toujours partielle du trafic long courrier. Ces éléments conjoncturels pourraient fluctuer dans l'autre sens, entraînant par là-même un dépassement de ce plafond.

Il importe de rappeler que, avant la crise sanitaire, pendant l'année W18-S19, le plafond réglementaire avait été dépassé de 2,6% avec 18 361 mouvements réalisés pour un plafond de 17 854, ceci à cause de la saison d'hiver 2018 qui avait vu le plafond déborder de 434 mouvements tandis que le nombre des mouvements de la saison d'été 2019 était resté 67 mouvements en-dessous du plafond saisonnier. Cette année négative succédait à plusieurs années successives pendant lesquelles le plafond réglementaire avait déjà été régulièrement dépassé.

Les efforts des compagnies aériennes (par exemple la modification des horaires de certains vols, leur plan de charge quotidien ou la gestion de la chaîne opérationnelle), cadrés au sein du Comité de suivi, doivent donc être poursuivis, afin de permettre aux compagnies de respecter la réglementation actuelle et à venir, relative aux vols de nuit sur Paris-CDG.

Les efforts concernent aussi bien les compagnies aériennes qui disposent de créneaux les autorisant à opérer en cœur de nuit que les compagnies qui ne disposent pas de tels créneaux.

Il reste souhaitable, pour éviter les distorsions de concurrence, que les arrivées en cœur de nuit sans créneau ou sur créneau de jour, puissent faire l'objet de poursuites, comme pour les départs. Dans tous les cas, les dossiers de poursuites font l'objet d'une instruction contradictoire au cas par cas permettant de bien apprécier les circonstances ayant conduit aux manquements.