



**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 2022 / été 2023

Au regard des saisons précédentes

Mars 2024

SOMMAIRE

Introduction	2
I. Le plafond réglementaire des mouvements en cœur de nuit a été dépassé lors de la saison aéronautique IATA hiver 2022 / été 2023.....	4
II. Le trafic en cœur de nuit a évolué sur les quatre dernières années.....	5
III. La comparaison du trafic été 2023 / été 2019 montre une différence entre l'évolution du nombre de mouvements de jour et de nuit	5
IV. La part des vols en cœur de nuit a évolué au cours des quatre dernières années.....	6
V. La part des vols en cœur de nuit en suspicion de manquement reste significative.....	7

INTRODUCTION

La protection nocturne (22h00 - 6h00) des riverains de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle est historiquement 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-trois 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. Le premier concerne les aéronefs dont les bruits certifiés en approche et en survol (départ) dépassent certains seuils. Le second concerne les aéronefs dont la marge acoustique est inférieure à 10 EPNdB).

Trois autres arrêtés ministériels, tous datés du 6 novembre 2003, 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 17 562 pour chacune des deux dernières années complètes IATA 2021/2022 (hiver 2021 / été 2022) et IATA 2022/2023 (hiver 2022 / été 2023) puisque l'administration de l'aviation civile a étendu la disposition européenne ayant suspendu, durant la crise sanitaire, la disposition du règlement européen relative aux créneaux « use it or lose it ».
- 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 à la demande du Gouvernement 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 réglementaire explicite. Elle recommande depuis lors de mettre fin à cette situation.

Elle recommande par ailleurs de moderniser et de simplifier les deux premiers arrêtés ministériels susvisés en arrêtant un calendrier définissant les exigences progressives de performances acoustiques (bruits certifiés en approche pour les arrivées et en survol pour les départs) pour les aéronefs autorisés à opérer à Paris – Charles-de-Gaulle.

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). Cette démarche est engagée sous l'autorité du préfet du Val-d'Oise.

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 2022 (31 octobre 2022 – 26 mars 2023) suivi de la saison d'été IATA 2023 (27 mars-29 octobre).

I. LE PLAFOND RÉGLEMENTAIRE DES MOUVEMENTS EN CŒUR DE NUIT A ÉTÉ DÉPASSÉ LORS DE LA SAISON AÉRONAUTIQUE IATA HIVER 2022 / ÉTÉ 2023

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 provisoirement, pendant la crise sanitaire, l'application du principe dit « use it or lose it ». En France, le pouvoir réglementaire a étendu cette disposition aux créneaux dits de nuit

W 18 + S 19	W 19 + S 20	W 20 + S 21	W 21 + S 22	W 22 + S 23
17 794	17 748	17 848	17 562	17 562

Au cours de l'année IATA 2022-2023, le plafond réglementaire a été dépassé.

	HIVER 2022-2023	ETE 2023
Total Arrivés en cœur de nuit	2 547	4 277
Total Départs en cœur de nuit	4 226	6 673
Total des mouvements cœur de nuit	6 773	10 950
Plafond réglementaire de l'année	17 562	
Mouvements cœur de nuit de l'année	17 723	
Différence entre plafond réglementaire et mouvements réalisés en cœur de nuit	+ 161 (*)	

(*) dont les mouvements exemptés ou ayant bénéficié de dérogations justifiant l'absence de poursuites de la part de l'administration de l'aviation civile.

C'est la première fois que ce plafond est dépassé depuis l'année IATA 2018-2019, au cours de laquelle ce plafond, fixé alors à 17 794 mouvements, avait été dépassé de 432.

Alors que les conséquences de la crise sanitaire sur le trafic aérien se sont largement estompées, ce dépassement, qui avait fait l'objet d'une information préventive à l'issue de l'hiver 2022, est dû à la conjonction d'éléments conjoncturels et structurels.

Au titre des premiers, on peut citer notamment la répétition de mouvements sociaux affectant directement le ciel européen, certains rendez-vous internationaux exceptionnels amenant à Paris un nombre important de délégations gouvernementales, qui ont eu pour effet d'entraîner des perturbations dans la réalisation des programmations horaires, ainsi que plusieurs événements météorologiques pouvant être considérés exceptionnels le soir.

Au titre des seconds, le développement du transport de fret sur la plate-forme de Paris-CDG, lié tant à l'arrivée de nouvelles compagnies spécialisées qu'au développement des compagnies déjà installées, a entraîné une augmentation progressive des mouvements, tout particulièrement des départs en cœur de nuit.

Enfin, l'attraction des destinations touristiques du bassin méditerranéen a conduit les compagnies à bas coût à multiplier les offres pour susciter une demande qui s'est montrée très vive en période estivale. Les compagnies ne sont arrivées à satisfaire cette demande, dans un contexte de forte concurrence entre elles, qu'en flirtant avec les capacités et limites horaires réglementées des plateformes aéroportuaires, provoquant ainsi de nombreux débordements.

Les résultats 2023 doivent être appréciés au regard de l'évolution des vols en cœur de nuit au cours des dernières années.

II. LE TRAFIC EN CŒUR DE NUIT A ÉVOLUE SUR LES QUATRE DERNIÈRES ANNÉES

Les années 2019-2020 et 2020-2021) ont été marquées, totalement ou partiellement, par la crise sanitaire et, partant, par le plus faible trafic de nuit des 4 ans, celui-ci restant très en-dessous, de 3 833 et 2 953 mouvements respectivement, du plafond réglementaire.

L'année 2021-2022 a été marquée par une nette reprise du trafic de nuit (+12%). Ce rythme a été divisé par deux l'année suivante, 2022-2023 (+6%). Le plafond réglementaire, identique ces deux années, a toutefois été respecté en 2021-2022 (-879 mouvements) mais pas en 2022-2023. Entre ces deux années, le nombre total des mouvements de nuit a progressé de 1 040.

Le trafic de nuit de 2021-2022 est resté 879 mouvements en-dessous du plafond et a dépassé ce dernier de 161 en 2022-2023.

	W 2019	S 2020	W 2020	S 2021	W 2021	S 2022	W 2022	S 2023	Evolution W22/W19	Evolution S23/S20
Arrivées cœur de nuit	3 350	2 335	2 316	3 272	2 099	4 177	2 547	4 277	- 24%	+ 83 %
Départs cœur de nuit	4 090	4 140	3 759	5 548	3 896	6 511	4 226	6 673	+ 3%	+ 61 %
Total cœur nuit	7 440	6 475	6 075	8 835	5 995	10 688	6 773	10 950	- 9%	+ 69 %
Total cœur nuit par année IATA	13 915		14 910		16 683		17 723			
Plafond réglementaire	17 748		17 848		17 562		17 562			
Différence Plafond-Vols réalisés	- 3 833		- 2 938		- 879		+ 161 (*)			

(*) dont les mouvements exemptés ou ayant bénéficiés de dérogations justifiant l'absence de poursuites de la part de l'administration de l'aviation civile.

III. LA COMPARAISON DU TRAFIC ÉTÉ 2023 / ÉTÉ 2019 MONTRE UNE DIFFÉRENCE ENTRE L'ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MOUVEMENTS DE JOUR ET DE NUIT

	Été 2023	Été 2019	Évolution
Arrivées de jour	138 474	150 145	-7,8 %
Arrivées cœur de nuit	4 277	4 435	-3,6 %
Départs de jour	136 178	148 248	- 8,1 %

Départs cœur de nuit	6 673	6 225	+ 7,2 %
Total jour	274 652	298 393	- 8 %
Total cœur de nuit	10 950	10 660	+ 2,7 %

Ce tableau montre que le nombre de mouvements réalisés en cœur de nuit a dépassé, au cours de l'été 2023, le niveau atteint au cours de l'été 2019. Les efforts engagés pour améliorer la ponctualité des arrivées en cœur de nuit, en augmentation par rapport à l'été 2022, continuent de porter leurs fruits. Il convient certainement de renforcer les outils de gestion opérationnelle des différents acteurs afin d'éviter que les efforts ne s'essouffent, et de permettre aux opérateurs de respecter collectivement la future réglementation encadrant les arrivées comme les départs en cœur de nuit. Seule une bonne gestion opérationnelle, collaborative entre les acteurs concernés (compagnies aériennes, services d'assistance en escale, société d'exploitation aéroportuaire et services chargés du contrôle aérien) permettra d'améliorer durablement la ponctualité des vols et de respecter les règles de protection nocturne.

IV. LA PART DES VOLS EN CŒUR DE NUIT A EVOLUÉ AU COURS DES 4 DERNIÈRES ANNÉES

La période de crise sanitaire qui a bouleversé le secteur aéronautique et les tensions géopolitiques ont accéléré l'essor de l'activité de fret aérien. Des investissements importants ont été réalisés par les grands groupes mondiaux de la logistique avec l'installation ou le développement sur ou à proximité de l'aéroport 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 passager de jour lors de la crise sanitaire, compte tenu, notamment, de la croissance des échanges commerciaux par voie aérienne.

Durant l'été 2023, la part des vols de fret 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	W 2022	S 2023
Total Jour (A=D)	174 211	88 009	62 530	150 034	126 555	253 647	157 956	274 652
Total Cœur de Nuit (A+D)	7 440	6 475	6 075	8 835	5 995	10 688	6 773	10 950
Total Général	181 651	94 484	68 605	158 869	132 550	264 335	164 729	285 602
Part des vols Cœur de nuit dans le total	4,1 %	6,85 %	8,85 % ↑	5,6 % ↓	4,52 % ↓	4,0 % ↓	4,1 % ↑	3,8 % ↓

Ces données permettent d'apprécier l'intérêt d'une exigence progressivement plus forte sur les caractéristiques acoustiques (bruits certifié en approche et en survol) des aéronefs

autorisés à opérer sur l'aéroport de Paris-CDG. Les caractéristiques acoustiques des aéronefs opérant à Paris-CDG sont disponibles. L'étude d'impact engagée sous l'autorité du préfet du Val d'Oise permettra d'apprécier le calendrier et les seuils les plus pertinents dans le cadre d'une approche réellement équilibrée.

V. LA PART DES VOLS EN CŒUR DE NUIT EN SUSPICION DE MANQUEMENT RESTE SIGNIFICATIVE

L'importance relative des vols en cœur de nuit dans l'activité globale (3,8 % durant l'été 2023) interroge sur la part encore significative de ces vols qui est effectuée en méconnaissance de la réglementation. Le tableau ci-dessous récapitule l'évolution des comportements des compagnies aériennes.

La plupart d'entre elles ont fait évoluer leurs programmations et leurs procédures opérationnelles afin d'éviter les risques susceptibles de conduire à un dépassement du plafond réglementaire des vols de nuit. Les difficultés opérationnelles des compagnies opérant des rotations journalières intra-européennes et / ou européennes ne leur ont pas permis de respecter leurs propres programmations. Elles sont ainsi venues dégrader le résultat collectif escompté en 2023.

	W 2019	S 2020	W 2020	S 2021	W 2021	S 2022	W 2022	S 2023
Total cœur de nuit (A+D)	7 440	6 475	6 075	8 835	5 995	10 688	6 773	10 950
D cœur de nuit sur créneau de jour	191	59	47	60	44	225	39	135
A cœur de nuit sur créneau de jour	671	275	216	163	177	596	233	615
Total vols de cœur nuit sur créneaux de jour	862	334	263	223	221	821	272	750
Part des vols en suspicion de manquement dans total cœur de nuit	11,6 %	5,2 %	4,3 %	2,5 %	3,7 %	7,7 %	4 %	6,9 %

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 permet d'apprécier l'importance des travaux initiés par le Comité de suivi des vols de nuit à Paris-CDG. Sans le travail d'accompagnement des compagnies disposant de quotas les autorisant à opérer des vols en cœur de nuit et les actions de prévention menées auprès des compagnies ne disposant pas de quotas, le plafond réglementaire aurait certainement été beaucoup plus largement dépassé.

La part des vols en suspicion de manquement dans le total des vols de nuit a légèrement augmenté de l'hiver 2021 à l'hiver 2022, Cette augmentation s'explique probablement en partie par les mouvements sociaux, notamment (mais pas seulement) dans les services du contrôle aérien. Elle a diminué de l'été 2022 à l'été 2023.

Les résultats opérationnels de l'année aéronautique W 2022 / S 2023, et particulièrement ceux de l'été, soulignent la nécessité d'une planification et une programmation rigoureuses des vols.

Ce n'est que grâce aux efforts de planification et de programmation de certaines grandes compagnies leaders à Paris-CDG que le total des vols en cœur de nuit effectués sur un créneau de jour est revenu de l'été 2022 à l'été 2023 de 821 à 750, soit une baisse de 8,6 %, pour un trafic total en cœur de nuit qui a augmenté dans le même temps de 2,5 % (+262). La part des vols en suspicion de manquement constatée durant la saison d'été 2023 a ainsi baissé par rapport à l'été précédent, passant de 7,7 % à 6,9 %.

Le travail engagé doit être poursuivi aussi bien par les opérateurs de fret que par les compagnies opérant des vols passagers disposant de quotas les autorisant à opérer certains vols en cœur de nuit au niveau :

- de la programmation de leurs vols,
- du respect de leurs propres programmations.

Il doit être mieux développé, dans l'intérêt de tous, auprès des compagnies opérant des vols longs ou moyens courriers qui ne disposent pas d'autorisations d'opérer en cœur de nuit. Une meilleure information préventive, des poursuites systématiques en cas de manquements et la menace de sanctions plus importantes en cas de manquements répétés (suspension provisoire des droits de trafic par exemple) devraient permettre d'éviter qu'elles se mettent en faute. L'expérience montre que ces compagnies peuvent, lorsqu'elles prennent conscience des enjeux, modifier la programmation de leurs vols.

Parallèlement, il importe de travailler de manière transparente avec les compagnies « low-cost » pour prévenir les risques de débordements durant l'été 2024 des derniers vols de leurs rotations journalières. La soutenabilité de leurs programmations est un enjeu majeur pour une meilleure ponctualité de leurs vols. Les retards des derniers vols de leurs rotations journalières à Paris – Charles-de-Gaulle et à Paris – Orly viennent en effet augmenter de manière significative la pression des nuisances qui pèsent sur les collectivités et populations riveraines de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle.

Le Comité de suivi des mouvements en cœur de nuit a été mis en place par l'ACNUSA en septembre 2019 pour accompagner les compagnies aériennes jusqu'à ce que le dispositif réglementaire de 2003 soit complété. Lors de la réunion du 10 janvier 2024, ses membres ont demandé le maintien de ce dispositif d'accompagnement (*) durant l'année 2024.

() les publications issues des travaux du Comité de suivi sont anonymisées*