

Réunion du 1er juillet 2024 sur la saison d'hiver 2023

I-) Le trafic

A-) La saison d'hiver 2023 (29 octobre 2023-30 mars 2024)

Cette saison, qui comportait 7 jours de plus que la saison d'hiver 2022 (W22) a été caractérisée par une poursuite de la remontée du trafic, mais à un rythme plus lent que l'hiver précédent. Le trafic total est resté néanmoins inférieur à celui de l'hiver 2019, avant la crise sanitaire, sauf pour les départs de nuit, structurellement à la hausse ces dernières années.

175983 mouvements ont été enregistrés pour un trafic mensuel qui a oscillé entre un minimum de 31792 en février et un maximum de 37323 en décembre, ces deux mois étant classiquement les deux mois d'hiver extrêmes. L'amplitude entre les deux a été classique, de l'ordre de 17% (15% en W22).

Les arrivées de nuit (2580) ont oscillé entre 477 en février et 551 en novembre, décembre ayant été plus faible (532). L'amplitude entre le minimum et le maximum a atteint 15%.

Les départs de nuit (4321) ont oscillé entre 833 en février et 892 en novembre, décembre ayant été, comme pour les arrivées un peu plus faible (849). L'amplitude a été réduite : 7% seulement, signe d'un trafic mensuel du fret assez stable.

La part des vols de nuit a oscillé entre 3,7% en décembre et mars (1 jour de moins) et 4,2% en janvier, la différence tenant au faible trafic de jour en janvier. La moyenne mensuelle a atteint 3,9%.

B-) De l'hiver 2022 à l'hiver 2023

D'un hiver à l'autre le trafic total (175983) a augmenté de 6,8% soit 11254 mouvements supplémentaires, avec une hausse de 7% des mouvements de jour (+11126) et de 1,9% de ceux de nuit (+128).

Parmi les vols de nuit, les arrivées (2580) ont progressé de 1,3% (+33) et les départs (4321) de 2,2% (+95). La part des vols de nuit est revenue de 4,11% à 3,92%, la hausse du nombre des vols de jour ayant été trois fois plus forte que celle des vols de nuit.

C-) De l'hiver 2019 (W19) à l'hiver 2023 (W23).

L'hiver 2019 a compris 2,5 mois de l'avant-crise sanitaire et un peu plus de 2 mois de crise.

Tout en s'en rapprochant, le trafic total de l'hiver 2023 n'a pas encore rejoint celui de l'hiver 2019. Il s'en est fallu de 3,1%, soit 5668 vols. L'hiver 2022, l'écart était encore de 9,3% (16922 vols) par rapport à l'hiver 2021. L'écart s'est donc réduit de 11254 vols.

Le trafic de nuit est encore en retrait de 7,2% (539 vols). Pour les arrivées ce gap reste important : -23%, soit 539 vols. A l'inverse les départs ont progressé de 5,3% (+231 vols) entre les hivers 2019 et 2023, une tendance déjà observée entre les hivers 2021 et 2022.

La part totale des vols de nuit a légèrement baissé entre les hivers 2022 et 2023, revenant de 4,1% à 3,92% des vols, compte tenu d'une progression plus rapide des vols de jour pendant cette période.

II-) Les mouvements de nuit sur un créneau horaire de jour ou sans créneau

Entre les deux saisons d'hiver W22 et W23, le nombre des vols de nuit a progressé de 15%, (+906 mouvements) et celui des vols sur un créneau horaire de jour a baissé de 1,8% (-5 mouvements) : c'est une amélioration non négligeable.

Elle a concerné principalement les départs de nuit sur créneau de jour, dont le nombre a baissé de 15,4% (de 39 à 33), alors que celui des arrivées a très légèrement augmenté (de 233 à 234).

La part des vols de nuit sur créneau de jour est donc revenue de 4% à 3,9%.

Avec un total de 6901 mouvements, le plafond réglementaire fixé pour l'hiver (W 23) à 7168 a été respecté (différence de 267).

Respect du plafond réglementaire des mouvements de nuit						
	W23	W22	W21	W20	W19	W18
Total Arrivées de nuit	2580	2547	2099	2312	3350	3242
Total Départs de nuit	4321	4226	3896	3760	4090	4324
Total Mouvements de nuit	6901	6773	5995	6072	7440	7566
Plafond réglementaire des mouvements de nuit	7168	6964	6651	6921	7118	7132

La comparaison entre les six derniers hivers montre que l'hiver 2018 a été le dernier ayant connu un dépassement, d'ailleurs significatif (+434) du plafond réglementaire. Depuis, et compte tenu, notamment, de la crise sanitaire, celui-ci a été respecté mais la marge séparant le nombre de vols du plafond réglementaire s'est réduite progressivement (seulement 191 en W22).

Or le plafond fixé pour l'été 2024 (S24) est inférieur de 207 à celui de l'été précédent, l'été 2023 a enregistré un dépassement ainsi que l'ensemble de l'année IATA 2022-2023 et les résultats des trois premiers mois de l'été 2024 ont été plutôt inflationnistes, alors même que se profilent les inévitables perturbations liées aux Jeux olympiques.

Dans ces conditions, l'objectif absolu doit être de ne dépasser, ni pour l'été en cours ni sur l'année complète 2023-2024, pour la deuxième année consécutive, le plafond réglementaire annuel.

III-) Les compagnies les plus concernées par des vols de nuit sur un créneau horaire de jour ou sans créneau

A-) Les arrivées

27 compagnies ont opéré de tels vols en W23, contre 24 en W22, pour un nombre total d'arrivées de nuit en augmentation de 33 entre les deux hivers.

7 compagnies en ont opéré 10 ou plus, représentant 80% de ces vols (186/234) contre 6 l'hiver précédent, représentant 85% de ces vols (200/233).

11 compagnies ont opéré un seul vol de ce type 10 en W22.

Parmi les cinq compagnies concernées par le plus grand nombre de ces vols, 3 figuraient déjà dans les 5 premières en W22. L'une d'entre elles n'avait effectué aucun de ces vols l'hiver précédent et en a effectué plus de 10 cet hiver, dont 75% en deux mois.

41 vols programmés à Orly déroutés sur Paris-CDG, ont atterri après 0h30, souvent même nettement plus tard. Une part non négligeable ont même décollé à une heure rendant improbable, voire impossible, leur atterrissage à Orly avant le couvre-feu. Ceci renvoie au modèle économique d'un petit nombre de compagnies dont la gestion opérationnelle n'intègre pas suffisamment les aléas. Une seule compagnie s'est rendue responsable de 35 de ces 41 cas.

121 arrivées du matin avant 5h30, dont 71 entre 5h25 et 5h30, ont constitué autant de vols classés de nuit au regard du respect du plafond réglementaire, règle de base du respect de la qualité de vie et de la santé des riverains.

Mais aujourd'hui, et plus que jamais, riverains et collectivités territoriales remettent en question le nombre de vols autorisés en cœur de nuit.

Ces 41 vols déroutés et les 121 avances du matin, soit 162 vols, ont significativement alourdi la circulation en cœur de nuit durant cette saison d'hiver, pourtant la plus courte et la moins chargée de l'année IATA.

B-) Les départs

18 compagnies ont effectué 33 départs de nuit avec un créneau de jour (respectivement 19 et 39 en W22). C'est une deuxième saison d'hiver consécutive en amélioration. Seules 7 de ces compagnies étaient déjà concernées l'hiver précédent et 3 ont effectué chacune 3 ou plus de ces vols. Ensemble, elles ont représenté 14 des 33 vols de nuit sur créneau horaire de jour.

11 compagnies ont effectué un seul de ces départs. 4 départs ont été effectués en pleine nuit sans créneau approprié.

Conclusion générale

Le plafond réglementaire pour la saison d'été 2024 a été fixé à 10391 mouvements, dont 4371 ont été effectués au 31 mai. L'été précédent, le plafond, fixé à 10950 a été dépassé de 352 et le plafond annuel 2022-2023 de 161.

La pression croissante exercée par les riverains et collectivités territoriales en faveur d'une baisse de trafic, en particulier en cœur de nuit, à Paris-CDG, ceci à la veille des résultats de l'étude d'approche équilibrée de la plate-forme et des décisions qui suivront, exige plus que jamais que le plafond réglementaire des vols en cœur de nuit soit scrupuleusement respecté.