



MOUVEMENTS EN CŒUR DE NUIT À PARIS-CHARLES DE GAULLE

Saison aéronautique IATA
hiver 2023 / été 2024

Au regard des saisons précédentes

Février 2025

SOMMAIRE

Introduction	3
I. Le plafond réglementaire des mouvements en cœur de nuit a été respecté lors de la saison aéronautique IATA hiver 2023/été 2024.....	5
II. Le trafic en cœur de nuit a évolué sur les 6 dernières années.....	6
III. La comparaison du trafic été 2024 / été 2019 montre une évolution similaire des mouvements de jour et de nuit	6
IV. La part des vols en cœur de nuit tend à se stabiliser au cours des dernières années.....	7
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 a motivé la création de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). Les engagements de l'État que l'Autorité de contrôle est chargée de faire respecter ont été pris il y a vingt-quatre 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 encadrent l'activité nocturne de l'aéroport Charles de Gaulle. 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 du 6 novembre 2003 prévoient, pour cet aéroport :

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 17 559 pour l'année complète IATA 2023/2024 (hiver 2023 / été 2024) ;

Le troisième : l'interdiction entre 0h00 et 5h00 des 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 réglementaire explicite. Elle recommande, depuis cette date, de mettre fin à cette situation.

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

Sans attendre la finalisation du dispositif réglementaire, qui permettra de conforter l'objectif initialement poursuivi par la fixation d'un nombre maximal de mouvements autorisés en cœur de nuit sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, l'Autorité de contrôle a mis en place, dès septembre 2019, 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 2018 jusqu'à la saison d'hiver IATA 2023 (29 octobre 2023 - 30 mars 2024) suivi de la saison d'été IATA 2024 (31 mars 2024 - 26 octobre 2024).

I. LE PLAFOND RÉGLEMENTAIRE DES MOUVEMENTS EN CŒUR DE NUIT A ÉTÉ RESPECTÉ LORS DE LA SAISON AÉRONAUTIQUE IATA HIVER 2023 / ÉTÉ 2024

Depuis 2020, le plafond des vols en cœur de nuit a peu baissé, notamment 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 mesure 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	W 23 + S 24
17 794	17 748	17 848	17 562	17 562	17 559

Au cours de l'année IATA 2023-2024, le plafond réglementaire a été respecté.

	Hiver 2023-2024	Eté 2024
Total Arrivés en cœur de nuit	2 580	4 258
Total Départs en cœur de nuit	4 321	6 074
Total des mouvements cœur de nuit	6 901	10 332
Plafond réglementaire de l'année	17 559	
Mouvements cœur de nuit de l'année	17 233	
Différence entre plafond réglementaire et mouvements réalisés en cœur de nuit		- 326 (*)

(*) 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 respecté depuis la reprise du trafic aérien post période dite COVID, et par là-même, depuis l'année IATA 2018-2019, au cours de laquelle ce plafond, fixé alors à 17 794 mouvements, avait été dépassé de 432 (en comptabilisant les vols exemptés ou ayant bénéficié de dérogations justifiant l'absence de poursuites de la part de l'administration de l'aviation civile). L'année précédente, un dépassement plus important encore avait été constaté. Cette situation a motivé la création du Comité de suivi des vols de nuit sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Alors que les conséquences de la crise sanitaire sur le trafic aérien se sont largement estompées, ce respect résulte de la combinaison d'éléments structurels tels que la sensibilisation accrue des compagnies aériennes à assurer la ponctualité des arrivées autant que celle des départs et leurs actions renforcées pour y parvenir malgré des réticences originelles au changement.

Les résultats de cette année IATA 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 ÉVOLUÉ SUR LES 6 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 pour 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.

L'année suivante, 2023-2024, a été marquée par une diminution du nombre de vols opérés de nuit (- 490 vols par rapport à l'année précédente, soit une diminution de 2,77%), ce qui a contribué au respect du plafond réglementaire.

Le trafic de nuit de 2023-2024 est resté 326 mouvements en-dessous du plafond alors qu'il avait dépassé ce dernier de 161 mouvements en 2022-2023.

	W 2018	S 2019	W 2019	S 2020	W 2020	S 2021	W 2021	S 2022	W 2022	S 2023	W 2023	S 2024	Évolution W23/W19	Évolution S24/S19
Arrivées cœurs de nuit	3 242	4 435	3 350	2 235	2 316	3 272	2 099	4 177	2 547	4 277	2 580	4 258	- 23%	- 4%
Départs cœurs de nuit	4 324	6 225	4 090	4 140	3 759	5 548	3 896	6 511	4 226	6 673	4 321	6 074	+ 5,65%	- 2,4%
Total cœur nuit	7 566	10 660	7 440	6 475	6 075	8 820	5 995	10 688	6 773	10 950	6 901	10 332	- 7,25%	- 3,1%
Total cœur nuit par année IATA	18 226		13 915		14 895		16 683		17 723		17 233			
Plafond	17 794		17 748		17 848		17 562		17 562		17 559			
Différence Vols réalisés - Plafond *	+ 432		- 3 833		- 2 953		- 879		+ 161		- 326			

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

III. LA COMPARAISON DU TRAFIC ÉTÉ 2024 / ÉTÉ 2019 MONTRÉ UNE ÉVOLUTION SIMILAIRE DES MOUVEMENTS DE JOUR ET DE NUIT

	Été 2024	Été 2019	Évolution
Arrivées de jour	139 367	150 145	- 7,2%
Arrivées cœur de nuit	4 258	4 435	- 4%
Départs de jour	137 341	148 248	- 7,4%
Départs cœur de nuit	6 074	6 225	- 2,4%
Total jour	276 708	298 393	- 7,3%
Total cœur de nuit	10 332	10 660	- 3,1%

Ce tableau montre que le nombre de mouvements réalisés au cours de l'été 2024 a été moins important que celui atteint au cours de l'été 2019. Tant en ce qui concerne les mouvements de jour que ceux opérés de nuit, même si proportionnellement la baisse a été plus importante pour les mouvements de jour. Les efforts engagés pour améliorer la ponctualité des arrivées

en cœur de nuit, en nette augmentation par rapport à l'été 2023, portent leurs fruits de manière significative. Il convient désormais de conforter les outils de gestion opérationnelle des différents acteurs afin de permettre de confirmer la tendance aboutissant au respect du plafond réglementaire. 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 de maintenir durablement la ponctualité des vols et de respecter les règles de protection nocturne.

IV. LA PART DES VOLS EN CŒUR DE NUIT TEND À SE STABILISER AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES

La période de crise sanitaire, qui a bouleversé le secteur aéronautique, a 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.

	W 2019	S 2020	W 2020	S 2021	W 2021	S 2022	W 2022	S 2023	W 2023	S 2024
Total Jour (A=D)	174 211	88 009	62 530	150 034	126 555	253 647	157 956	274 652	169 082	276 708
Total cœur de Nuit (A+D)	7 440	6 475	6 075	8 820	5 995	10 688	6 773	10 950	6 901	10 332
Total général	181 651	94 484	68 605	158 869	132 550	264 335	164 729	285 602	175 983	287 040
Part des vols cœur de nuit dans le total	4,1 %	6,85 %	8,85 % ↑	5,55 % ↓	4,52 % ↓	4,0 % ↓	4,1 % ↑	3,8 % ↓	3,9 % ↑	3,6 % ↓

Ces données permettent de constater la stabilité de la part des vols de nuit, notamment dus à l'activité fret, dans les mouvements opérés sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et, par conséquent, d'apprécier l'intérêt d'une réglementation progressivement plus exigeante sur les caractéristiques acoustiques (bruits certifié en approche et en survol) des aéronefs autorisés à opérer sur cet aéroport la nuit. 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 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 (3,9 % durant l'hiver 2023 et 3,6 % durant l'été 2024) interroge sur la part de ces vols effectuée en méconnaissance de la réglementation. En effet, seule cette analyse permet de mesurer les améliorations encore possibles pour la réduction des nuisances nocturnes subies par les riverains de l'aéroport, à droit constant.

Le tableau ci-dessous montre une stabilité de la part des vols de nuit effectués en méconnaissance de la réglementation actuelle de l'hiver 2022 à l'hiver 2023, mais une nette amélioration de ce chiffre de l'été 2023 à l'été 2024.

	W 2019	S 2020	W 2020	S 2021	W 2021	S 2022	W 2022	S 2023	W 2023	S 2024
Total cœur de nuit Arrivées + Départs	7 440	6 475	6 075	8 820	5 995	10 688	6 773	10 950	6 901	10 332
Départs cœur de nuit sur créneau de jour	191	59	47	60	44	225	39	135	33	127
Arrivées cœur de nuit sur créneau de jour	671	275	216	163	177	596	233	615	234	379
Total vols cœur nuit sur créneaux de jour	862	334	263	223	221	821	272	750	267	506
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 %	3,9 %	4,9 %

Ces chiffres traduisent l'évolution des comportements des compagnies aériennes, qui ont, pour la plupart d'entre elles, modifié leurs programmations et leurs procédures opérationnelles afin d'éviter les risques susceptibles de conduire à un dépassement du plafond réglementaire des vols de nuit.

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 suscités par le Comité de suivi des vols de nuit à Paris-Charles de Gaulle qui a su convaincre les compagnies de concentrer leurs efforts sur la ponctualité des arrivées et les accompagner dans les démarches à mettre en œuvre pour parvenir à ce résultat.

Toutefois, dans la mesure où il ne peut qu'être constaté que le trafic n'a pas encore complètement atteint le niveau qu'il avait atteint antérieurement à la crise sanitaire, il faut souligner que l'enjeu est désormais de maintenir, voire d'améliorer ces résultats. 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, notamment pour :

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

À l'heure où une étude d'impact selon l'approche équilibrée est en cours et où des voix réclament l'instauration généralisée de couvre-feux sur les aéroports français, il apparaît plus que jamais dans l'intérêt de tous les opérateurs de faire en sorte que le plafond réglementaire du nombre de vols de nuit autorisés sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle soit respecté, afin que l'activité continue d'être acceptée. Une meilleure information préventive, le rappel que les poursuites sont 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 aider à accélérer cette prise de conscience nécessaire, en attendant que le vide juridique qui conduit l'administration de l'aviation civile à ne pas dresser de procès-verbaux pour les arrivées en contradiction avec l'esprit de la réglementation protectrice du cœur de nuit soit enfin comblé. L'expérience montre que les compagnies peuvent, lorsqu'elles prennent conscience des enjeux, adopter les mesures leur permettant de respecter la réglementation.

