



**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 2024 / été 2025
Au regard des saisons précédentes

Février 2026

Sommaire

Introduction	3
I. Le plafond réglementaire des mouvements en cœur de nuit a été respecté.....	5
II. L'évolution du trafic en cœur de nuit sur les dernières années.....	6
III. La comparaison du trafic été 2025 / été 2019 montre une baisse des mouvements de nuit plus relative que celle des mouvements de jour	7
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, stable, reste significative.....	8

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-cinq 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 Paris-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 entre 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, il était fixé à 17 557 mouvements pour l'année complète IATA 2024/2025) ;
- 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 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-Charles de Gaulle, 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 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 conséquences, positives et négatives ([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, pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, sous l'autorité du préfet du Val d'Oise.

Sans attendre l'éventuelle évolution 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 conforme à l'esprit de la réglementation, 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 2024 (27 octobre 2024 - 30 mars 2025) suivi de la saison d'été IATA 2025 (31 mars 2025 - 25 octobre 2025), en détaillant les quatre dernières années, seulement, en sus de l'année de référence correspondant à la saison d'hiver IATA 2019 suivi de la saison d'été IATA 2020.

I. Le plafond réglementaire des mouvements en cœur de nuit a été respecté

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.

Évolution du plafond des vols en cœur de nuit						
W 18 + S 19 ¹	W 19 + S 20	W 20 + S 21	W 21 + S 22	W 22 + S 23	W 23 + S 24	W 24 + S 25
17 794	17 748	17 848	17 562	17 562	17 559	17 557

Au cours de l'année IATA 2024-2025, le plafond réglementaire a été respecté.

	Hiver 2024/2025	Été 2025
Total arrivés en CDN ²	2 681	4 172
Total départs en CDN	4 243	6 404
Total des mouvements en CDN	6 924	10 576
Plafond réglementaire de l'année	17 557	
Mouvements en CDN de l'année	17 500	
Différence entre plafond réglementaire et mouvements réalisés en CDN	- 57 (*)	

(*) 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 troisième 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 à 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.

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.

¹ Saison hiver 2018 et saison été 2019

² Cœur de nuit

II. L'évolution du trafic en cœur de nuit sur les 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 6 dernières années, 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 2,8 %), 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.

Le nombre des vols de nuit est remonté au cours de l'année 2024-2025, sans atteindre le niveau atteint au cours de l'année 2022-2023.

Au cours des 7 dernières années, le nombre total des vols en cœur de nuit a baissé de quasiment 4 %, soit une diminution de 726 mouvements se répartissant entre une baisse de 824 arrivées et une hausse de 98 départs. Sur cette période, il est constaté une baisse de 642 mouvements en hiver (- 8,5%) et de 84 en été (- 0,8 %). Le nombre des arrivées d'hiver a baissé de 561 (- 17 %) et celui des départs de 81 (- 1,2 %). Le nombre des arrivées d'été a baissé de 263 (- 5,9 %) et celui des départs a augmenté de 179 (+ 2,9 %). Ces données montrent que, quelle que soit la saison, sur cette période, le nombre des arrivées a tendance à baisser et celui des départs à croître.

	W 2018	S 2019	W 2019	S 2020	W 2021	S 2022	W 2022	S 2023	W 2023	S 2024	W 2024	S 2025	Evolution W24/W19	Evolution S25/S20
Arrivées CDN	3 242	4 435	3 350	2 235	2 099	4 177	2 547	4 277	2 580	4 258	2 681	4 172	- 20 %	+ 86,7 %
Départs CDN	4 324	6 225	4 090	4 140	3 896	6 511	4 226	6 673	4 321	6 074	4 243	6 404	+ 3,7 %	+ 54,7 %
Total CDN	7 566	10 660	7 440	6 475	5 995	10 688	6 773	10 950	6 901	10 332	6 924	10 576	- 7 %	+ 63,3 %
Plafond	17 794		17 748		17 562		17 562		17 559		17 557			
Total CDN par année IATA	18 226		13 915		16 683		17 723		17 233		17 500			
Delta Vols réalisés / Plafond *	+ 432		- 3 833		- 879		+ 161		- 326		- 57			

(*) 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 2025 / été 2019 montre une baisse des mouvements de nuit plus relative que celle des mouvements de jour

	Été 2025	Été 2019	Évolution
Arrivées de jour	140 402	150 145	- 6,5%
Arrivées CDN	4 172	4 435	- 6%
Départs de jour	138 048	148 248	- 6,9%
Départs CDN	6 404	6 225	+ 2,9%
Total jour	278 450	298 393	- 6,7%
Total CDN	10 576	10 660	- 0,8%

Ce tableau montre que, globalement, le nombre de mouvements réalisés au cours de l'été 2025 a été moins important que celui atteint au cours de l'été 2019, à l'exception des départs de nuit. Par conséquent, 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 continue de produire des effets positifs, même si une légère dégradation des résultats a été constatée par rapport à la saison été précédente.

Ces résultats confirment que seule une bonne gestion opérationnelle, collaborative entre les acteurs concernés (compagnies aériennes, services d'assistance en escale, sociétés 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.

Pour atteindre de tels résultats, les outils de gestion opérationnelle des différents acteurs doivent continuer d'être améliorés, grâce notamment à l'intégration permanente des dernières données opérationnelles, reflétant le niveau de trafic, le nombre de retards générés par les contraintes du contrôle aérien et les trajets les plus concernés, les avances récurrentes dues à une météo favorable entre deux destinations, etc.

IV. La part des vols en cœur de nuit tend à se stabiliser au cours des dernières années

	W 2019	S 2020	W 2021	S 2022	W 2022	S 2023	W 2023	S 2024	W 2024	S 2025
Total Jour (A+D) ³	174 211	88 009	126 555	253 647	157 956	274 652	169 082	276 708	179 058	278 450
Total CDN (A+D)	7 440	6 475	5 995	10 688	6 773	10 950	6 901	10 332	6 924	10 576
Total Jour + CDN	181 651	94 484	132 550	264 335	164 729	285 602	175 983	287 040	185 982	289 026
Ratio CDN	4,1 %	6,85 %	4,52 %	4,0 %	4,1 %	3,8 %	3,9 %	3,6 %	3,7 %	3,7 %
			↓	↓	↑	↓	↑	↓	↑	-

L'activité de fret aérien représente la majorité des vols de nuit (90 % à 95 %). 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-dessus montre l'importance du trafic nocturne aujourd'hui, très majoritairement constitué des vols fret/express.

³ Arrivées + départs

Ces données permettent de constater la stabilité de la part des vols de nuit dans les mouvements opérés sur l’aéroport de Paris-Charles de Gaulle et, par conséquent, d’apprécier l’intérêt de toute action qui permettra de ne pas aggraver les nuisances nocturnes générées par cette activité, voire de les réduire, notamment par l’instauration progressive d’une réglementation plus exigeante sur les caractéristiques acoustiques des avions autorisés à opérer de nuit sur cette plateforme, dès lors qu’il ne paraît pas raisonnable d’envisager la suppression de ces vols, au regard des conséquences économiques trop importantes d’une telle interdiction sur l’activité de l’aéroport voire du pays.

V. La part des vols en cœur de nuit en suspicion de manquement, stable, reste significative

L’importance relative des vols en cœur de nuit dans l’activité globale (3,7 % durant l’hiver 2024 et l’été 2025) interroge sur la part de ces vols effectués 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 en vigueur, entre la saison hiver 2023 – été 2024 et la saison hiver 2024 – été 2025, après une nette amélioration de ce chiffre de l’été 2023 à l’été 2024.

	W 2019	S 2020	W 2021	S 2022	W 2022	S 2023	W 2023	S 2024	W 2024	S 2025
Total CDN (A+D)	7 440	6 475	5 995	10 688	6 773	10 950	6 901	10 332	6924	10 576
Départs CDN sur créneau de jour	191	59	44	225	39	135	33	127	32	105
Arrivées CDN sur créneau de jour	671	275	177	596	233	615	234	379	237	410
Total CDN sur créneaux de jour	862	334	221	821	272	750	267	506	269	515
Ratio des suspicion de manquement	11,6 %	5,2 %	3,7 %	7,7 %	4 %	6,9 %	3,9 %	4,9 %	3,9 %	4,9 %

Ces chiffres ne reflètent pas à son juste niveau l’évolution pérenne 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.

En effet, si le niveau des vols en suspicion de manquement est resté proche de celui de la saison précédente, ce résultat résulte essentiellement du comportement de deux compagnies qui ont comptabilisé, à elles seules, près de la moitié des vols en suspicion de manquement. Sans cette « anomalie statistique », une amélioration significative aurait certainement pu être constatée.

Cette situation démontre que la marge de manœuvre pour respecter le plafond réglementaire annuel est faible, tout particulièrement en été, saison où la pression de la demande, en particulier sur le bassin méditerranéen, crée une densité de circulation aérienne telle que les difficultés opérationnelles d’un tout petit nombre de compagnies sont de nature à mettre en péril le respect du plafond réglementaire, malgré les efforts des autres.

Compte tenu du fait que les difficultés liées aux capacités du contrôle aérien et aux événements climatiques, de plus en plus intenses, ne vont pas disparaître dans les prochaines années, un suivi proche et un dialogue bilatéral continu se révèlent d'autant plus importants pour susciter une réaction rapide aux dérapages identifiés en temps quasi réel, après rappel concret de la réglementation qui encadre l'activité nocturne de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.