



Rapport du Comité de suivi du groupe de travail « Vols de nuit à Paris-Charles-de-Gaulle » (Préfet Guyot, Octobre 2018)

Il y a lieu de prolonger de nouveau les travaux du comité de suivi « Vols de nuit à Paris CDG » qui se sont déroulés du 13 juin 2016 au 24 novembre 2017, présidé par le préfet Guyot, et dont le rapport n'a été publié qu'en fin octobre 2018.

Ce comité de suivi devait s'intéresser à la mise en œuvre de la quinzaine de propositions d'évolutions opérationnelles formulées par le GT Vols de nuit (présenté en CCE le 18/12/15) à droit constant, puis de les évaluer

Constat : très peu de propositions du GT appliquées.

Hormis le choix d'une configuration préférentielle la nuit (face à l'est), la mise en œuvre des descentes continues (uniquement sur le créneau 0h30-05h00), l'exploitation hebdomadaire alternée des doublets de piste n'a pas été retenue.

Le rapport Guyot conclut qu' « il reste néanmoins beaucoup à faire » et qu'il appartient aux travaux futurs du comité permanent de la CCE de poursuivre.

De plus, l'analyse détaillée sur les caractéristiques des vols effectués entre 22h00 et 06h00 avait débouché sur une série de propositions visant à limiter les nuisances nocturnes subies par les riverains, **tout particulièrement en début de nuit et fin de nuit.**

Il était notamment question de la ponctualité des vols des compagnies aériennes, notamment ceux d'Air France : retards au décollage après 22h00 d'un nombre important de vols dus au modèle économique du Hub (les moyens courriers alimentent les longs courriers) ; avances à l'atterrissage avant 06h00 de vols en provenance d'Afrique.

Aucune avancée notable sur la ponctualité des vols ! Pourtant l'absence de ponctualité d'un certain nombre de vols entraîne des impacts sonores supplémentaires sur le sommeil des riverains en début et fin de nuit, à des heures particulièrement névralgiques pour le sommeil.

17% des départs effectifs entre 22h00 et 00h00 étaient des départs programmés initialement entre 19h00 et 22h00 et 38% des arrivées effectives entre 05h00 et 06h00 étaient des arrivées anticipées.

Une enquête menée auprès des compagnies aériennes opérant dans ces créneaux sur les raisons de ce choix a été conduite par la DGAC.

L'ACNUSA sanctionne les infractions à la réglementation spécifique des départs et arrivées la nuit, notamment les décollages non programmés après 00h00 (cf. amendes prononcées par l'ACNUSA).

Analyse chiffrée plage horaire 22h00-00h30

Grand nombre de mouvements : 95 en moyenne
Nombre important d'arrivées (60) et simultanément de départs (35)

Analyse chiffrée plage horaire 00h30-05h00

Le trafic est peu dense. Il y a beaucoup plus de départs (40 en moyenne) que d'arrivées (15 en moyenne).

Analyse chiffrée plage horaire 05h00-06h00

On constate 25 arrivées de vols internationaux, majoritairement opérés par Air France pour 3 départs seulement.

Analyse des compagnies qui opèrent la nuit à CDG

10 compagnies réalisant le plus de vols de nuit concentraient en 2017 76% des mouvements entre 22h00 et 06h00. Parmi elles, 8 compagnies ont réalisé entre 2% et 28% des mouvements :

Air France	28%	(surtout sur 22h00-00h00 / 05h00-06h00)
FedEx	22%	(surtout sur 00h00-05h00 et un peu sur 22h00-00h00)
Europe Airpost	8%	(idem FedEx)
easyJet	(7%)	(surtout sur 22h00-23h00 / pas de vol commercial après 23h00)

Air France/FedEx/La Poste c'est donc 50% du trafic de nuit à CDG

Mesures possibles à mettre en œuvre pour les compagnies

La reprogrammation en journée n'est envisagée que par les compagnies qui ont effectué un faible nombre de vols nocturnes. Celles qui en effectuent un nombre plus important n'envisagent pas, elles, de renoncer aux plages horaires de nuit. Elles expliquent que cela diminuerait le nombre de rotations possibles et entraînerait une augmentation du prix des billets, ou que la clientèle réclame des départs tôt le matin ou tard le soir ou, enfin, que les opérations de transport de fret doivent avoir lieu la nuit.

Amélioration nécessaire des caractéristiques acoustiques des flottes

L'ensemble des compagnies répondent posséder une flotte silencieuse, c'est-à-dire soit des avions de chapitre 3 avec une marge cumulée élevée, soit utiliser des avions de chapitre 4.

Air France a retiré 4 Boeing 747-400 début 2016 au bout de 13 ans d'exploitation compte tenu de leur niveau sonore élevé.

Entre 2008 et 2014, le nombre de vols de nuit (22h-06h) a décru, passant de 62 000 à 57 000 mouvements. La proportion d'aéronefs du chapitre 4 a progressé nettement, passant de 7,3% à 46,83% et la marge acoustique des aéronefs de chapitre 3 n'a cessé de s'améliorer.