

	Groupe de travail préfectoral sur les Vols de Nuit à Paris-CDG Sous-groupe de travail n°3 : Optimisation/ Reprogrammation des vols de début et de fin de nuit
Date : 14/01/15	Synthèse

- ▶ **Améliorer la ponctualité des départs retardés du soir (22h-0h)**
- ▶ **Favoriser la fixation d'objectifs volontaires afin de réduire les nuisances sonores sur les marges de nuit**
- ▶ **Mieux appréhender les contraintes de programmation des arrivées long-courrier du matin (5h-6h)**
- ▶ **Améliorer la ponctualité des arrivées long-courrier anticipées du matin (5h-6h)**
- ▶ **Etudier les possibilités d'optimisation pour les vols non reprogrammables**
- ▶ **Quid des vols de certaines compagnies aériennes non basées saisonnières effectuant unitairement très peu de vol, mais pesant au global environ 1/3 des mouvements entre 22h-0h et 5h-6h (dont 3/4 des départs) ?**

0. Préambule

Contexte et objectifs

Le sous-groupe de travail n°3 : « Optimisation / reprogrammation des vols de début et de fin de nuit » a été institué le 1er juillet 2014, dans le cadre du Groupe de travail « Vols de nuit » (GT VdN) présidé par M. le Préfet Guyot.

Cette synthèse en présente les réflexions et avancées des travaux, selon trois axes :

1. Les principaux constats effectués et partagés (notamment sur la nature des vols, les actions déjà menées) ;
2. Un rappel des mesures prises récemment en parallèle aux présents travaux ;
3. Des recommandations et des pistes de réflexion proposées par les participants.

Approche

Ces 3 points seront détaillés lors de la présentation en séance plénière du Groupe de travail, le 20 janvier 2015. Pour de plus amples précisions, la méthodologie, les données prises en compte et les comptes rendus des échanges et travaux de chaque réunion ont été communiqués et sont disponibles auprès du secrétariat du GT VdN.

Périmètre

Les travaux du sous-groupe s'inscrivent dans le mandat donné pour le GT VdN et se sont efforcés « d'identifier, à droit constant [toutes] les actions consensuelles et les mesures opérationnelles qui pourraient être mise en œuvre pour diminuer les nuisances [des] vols de nuit [à Paris-CDG] affectant les riverains ». Concernant les mesures opérationnelles, ces travaux ne peuvent s'appréhender que de façon globale, en prenant en compte les propositions déjà établies et à venir des 5 autres sous-groupes, dont c'est plus spécifiquement l'objet.

Conformément au périmètre défini en GT VdN, le sous-groupe de travail n°3 : « Optimisation / reprogrammation des vols de début et de fin de nuit » a porté exclusivement :

- Sur les vols du début de nuit (22h-minuit) ; et
- Sur les vols de fin de nuit (5h-6h).

Pour Ville & Aéroport, cet examen est légitimé par l'effet pervers observé suite à l'arrêté De Robien de 2003 d'un report du trafic de nuit sur les plages horaires 22h00-00h00 et 05h00-06h00. En effet, le trafic de nuit a augmenté sur ces plages horaires suite au plafonnement du nombre de créneaux attribuables sur le cœur de nuit entre 00h00 et 05h00. Il en résulte un impact environnemental et sanitaire négatif sur les populations riveraines. Depuis 2003, les vols de nuit de l'aéroport Roissy CDG

	Groupe de travail préfectoral sur les Vols de Nuit à Paris-CDG Sous-groupe de travail n°3 : Optimisation/ Reprogrammation des vols de début et de fin de nuit
Date : 14/01/15	Synthèse

ont augmenté entre 22h00 et 00h00 et entre 05h00 et 06h00 avec en moyenne 170 vols par nuit entre 22h00 et 06h00.

Ville & Aéroport rappelle ses attentes :

- La DGAC a indiqué lors d'une précédente CCE que les opérateurs Air France, FedEx et Europe Airpost représentent près de la moitié des vols de nuit. Ville & Aéroport attendait donc un effort particulier de leur part en matière de reprogrammation de certains vols et/ou d'optimisation ;
- Ce sous-groupe thématique est né de l'idée qu'il fallait identifier avec les principales compagnies aériennes opérant la nuit à Paris-CDG les vols commerciaux et fret (enregistrés sur le 6^{ème} et dernier rendez-vous du hub de Roissy entre 22h00 et 00h00 et sur le premier rendez-vous du matin entre 05h00 et 06h00) qui pourraient être reprogrammés sur une autre plage horaire à déterminer par elles en journée (06h00-18h00) ou soirée (18h00-22h00).

Les vols du « cœur de nuit » (minuit-5h) n'ont ainsi pas été examinés. Bien que ne faisant pas partie du mandat, l'AREC a cependant insisté pour prendre en compte certains mouvements sur cette tranche horaire.

Modalités

Le sous-groupe s'est réuni à 3 reprises, les 12 novembre, 16 décembre 2014 et 7 janvier 2015.

Il a réuni une large représentation des professionnels, étendue au-delà de la composition initiale du GT VdN (Conseil Régional IdF, Air France, Ville & Aéroport, Fedex, FNAM, Advocnar). Cet élargissement a visé à associer plus particulièrement les opérateurs des vols sur les horaires considérés (easyJet, Europe Airpost et le BAR – Board of Airlines Representatives – pour les compagnies étrangères).

Par rapport à sa composition initiale issue de la réunion du GT VdN du 1^{er} juillet 2014 et concernant la représentation des riverains, la réunion du GT VdN du 18 novembre 2014 a substitué l'AREC à l'ADVOCNAR.

Les contraintes d'agenda n'ont permis de réunir qu'à une seule reprise à la fois la représentation des élus et des riverains.

1. Constats

Echantillon d'étude et représentativité des données

L'échantillon d'étude a porté sur les mouvements programmés et réalisés de 2 semaines-type (basse / haute activité) dont les données ont été fournies par la DGAC (semaine 12 du 17 mars 2014 et semaine 20 du 12 mai 2014).

Leur représentativité a été confortée par des analyses complémentaires et similaires réalisées lors d'un pic (semaine 33 du 18 août 2014) et d'un creux de trafic (semaine 48 du 25 novembre 2013).

Méthodologie : une analyse par typologie privilégiée à une analyse au cas par cas

Une approche par typologie a été préférée à une approche vol par vol, quantitativement difficilement réalisable par le sous-groupe, compte tenu du nombre de vols et de la diversité des compagnies. En tant que de besoin, les cas de quelques vols spécifiques ont été explicités et traités lors des réunions de travail.

	Groupe de travail préfectoral sur les Vols de Nuit à Paris-CDG Sous-groupe de travail n°3 : Optimisation/ Reprogrammation des vols de début et de fin de nuit
Date : 14/01/15	Synthèse

Au-delà du sous-groupe et sur ce point, Ville & Aéroport avait réfléchi à une typologie de vols reprogrammables/optimisables plus large que celle proposée par le sous-groupe :

- Vols domestiques commerciaux réguliers ;
- Vols domestiques fret (opérateurs de fret) ;
- Certains Vols intra-européens commerciaux en fonction de la destination ou provenance (ex : Londres) – Réseau TGV-Thalys-Eurostar ;
- Certains vols intra-européens fret (idem destination ou provenance) – Réseau TGV-Thalys-Eurostar ;
- Certains vols internationaux en fonction du fuseau horaire (ex : Afrique, Israël, Turquie, etc.) – Fuseau horaire de + ou -2h.

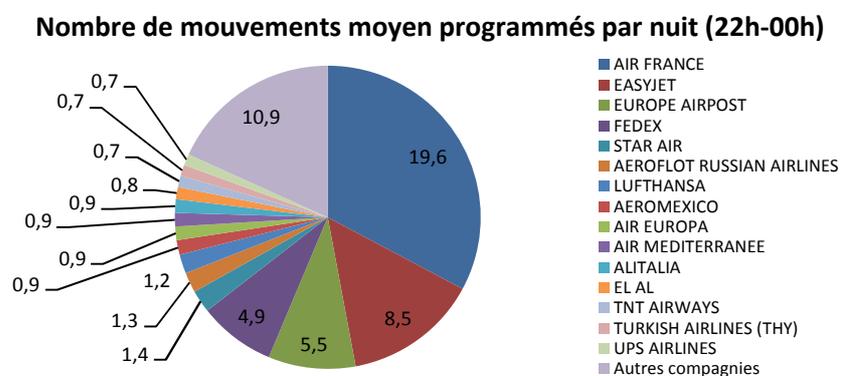
Pour Ville & Aéroport, tous ces mouvements de nuit (environ 60% des vols) entre 22h00 et 23h00, 23h00 et 00h00, 05h00 et 06h00 peuvent être reprogrammés au regard de leur intérêt économique pour la compagnie concernée, de leur impact environnemental et sanitaire négatif (niveau sonore en dB(A)) subi par des milliers de riverains, de la contrainte opérationnelle.

Dépassant le mandat donné pour ce sous-groupe (raisonnement à droit constant), Ville & Aéroport considère que les créneaux horaires abandonnés par la compagnie ne peuvent être réattribués selon le même principe que pour le cœur de nuit. Un arrêté portant sur le début et la fin de nuit pourra être pris en s'inspirant de la rédaction de l'arrêté de Robien de 2003.

Le sous-groupe a appréhendé l'analyse des vols sur les marges de nuit, au travers de la typologie suivante qu'il a établi et dont il a partagé la répartition des volumes d'activité :

Tranche 22h-minuit :

1	Vols passagers en correspondance le soir : arrivées moyen-courrier, départs long-courrier	≈1/3 des mouvements
2	Vols passagers point-à-point, court- / moyen-courrier, opérant des rotations sur l'ensemble de l'amplitude journalière	≈1/6 des mouvements
3	Vols fret de la 1 ^{ère} plage du soir : fret express et poste	≈1/6 des mouvements
4	Autres vols, opérés par des compagnies majoritairement non basées : vols réguliers, vols ponctuels/charter	≈1/3 des mouvements

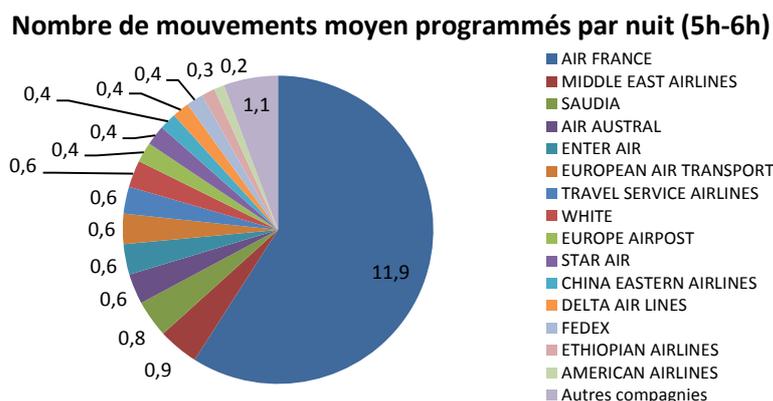


Source : données DGAC

	Groupe de travail préfectoral sur les Vols de Nuit à Paris-CDG Sous-groupe de travail n°3 : Optimisation/ Reprogrammation des vols de début et de fin de nuit
Date : 14/01/15	Synthèse

Tranche 5h-6h :

5	Arrivées long-courrier des vols passagers	≈2/3 des mouvements
6	Départs matinaux vols passagers	≈1/3 des mouvements



Source : données DGAC

Selon cette typologie, les opérateurs représentés ont rappelé que les vols sur les tranches 22h-minuit et 5h-6h correspondent à une nécessité opérationnelle et/ou répondent à un impératif de rentabilité économique ; l'intérêt du sous-groupe étant précisément de mettre en balance la contrainte opérationnelle, la rentabilité économique et la contrainte environnementale.

Ces éléments ont été explicités pour chacune des catégories, en soulignant d'une part les contraintes pesant déjà sur les vols de ces tranches et les politiques menées, d'autre part les impacts socio-économiques d'activités correspondant aux logiques de hub (passagers et fret). En particulier la reprogrammation de certains vols de nuit nécessite la prise en compte de l'ensemble du programme. Ville & Aéroport considère donc qu'il appartient aux opérateurs de concevoir de nouveaux programmes de vols intégrant cette reprogrammation qui réponde aux enjeux environnementaux et sanitaires. En particulier les vols de nuit sont alimentés par des vols en correspondance qui sont avant 22h00 pour les départs du soir et après 6h00 pour les arrivées du matin. La perte des correspondances sur les vols de nuit dégrade fortement leur rentabilité mais également la rentabilité des vols assurant les correspondances. A titre d'illustration, Air France a indiqué que 2/3 des passagers sur le départ de Johannesburg à 23h35 sont des passagers en correspondance. Par ailleurs un certain nombre de vols sont assujettis à des contraintes d'horaires (décalage horaire pour les vols passagers, hub nocturne pour le fret) et de co-localisation géographique nécessaire du fret et des passagers.

Analyse : des axes de travail prioritaires

En fonction de cette typologie, 8 axes de travail ont été retenus :

1. Analyse des départs long-courrier du soir (typologie n°1), avec une priorité dans un premier temps sur la plage entre 23h et 00h, en examinant les aspects environnemental et économique de ces départs (et la problématique de la ponctualité)
2. Analyse des départs moyen-courrier de la typologie n°1 (vols domestiques et vols intra-UE) avec une priorité dans un premier temps sur la plage entre 23h et 00h, en examinant les aspects environnemental et économique de ces départs (et la problématique de la ponctualité)

	Groupe de travail préfectoral sur les Vols de Nuit à Paris-CDG Sous-groupe de travail n°3 : Optimisation/ Reprogrammation des vols de début et de fin de nuit
Date : 14/01/15	Synthèse

3. Examen des arrivées et des départs fret de la typologie n°3, en priorité entre 23h et 00h sur la première plage de hub fret
4. Analyse des vols du soir de la typologie n°2, avec un examen plus particulier de la distinction entre vols basés et non basés, de la ponctualité, et avec une priorité dans un premier temps sur la plage entre 23h et 00h, en prenant en compte les programmes de vol futurs
5. Recueil d'information sur les vols non basés réguliers de la typologie n°4 (via BAR France) : aspects environnemental et économique
6. Benchmark des pratiques sur les marges de nuit telles que mises en œuvre sur l'aéroport de Munich
7. Etude de la ponctualité des arrivées des vols long-courriers passagers (typologie n°5) entre 5h45 et 6h00 : enjeux et perspectives
8. Examen des vols au départ (typologie n°6) entre 5h et 5h30

Pour l'analyse, des attentions privilégiées ont été souhaitées selon les orientations suivantes :

- Les attentes de la représentation des élus portent prioritairement sur la tranche 23h-minuit le soir, les départs matinaux entre 5h et 5h29, qui correspondent aux plages horaires les plus sensibles pour les populations, la ponctualité sur les marges de nuit. Surtout, *parmi les quelques mesures qui seront retenues par ce sous-groupe et au-delà de celles déjà examinées notamment avec Air France, il est vivement souhaité que certains opérateurs (compagnies basées ou non) puissent s'engager pour reprogrammer certains vols avant 22h et après 6h.* Sur ce point Ville & Aéroport considère ne pas avoir entendu de propositions concrètes visant à reprogrammer certains vols avant 22h et après 6h de la part des compagnies basées ou non basées ;
- L'AREC a souligné l'importance également du cœur de nuit, invitant à y étendre la réflexion au-delà du périmètre du sous-groupe et des mesures réglementaires déjà existantes. L'ADVOCNAR n'a pas souhaité participer aux travaux, s'interrogeant notamment sur la pertinence de la reprogrammation de mouvements par certaines compagnies tandis que d'autres compagnies pourraient ajouter de nouveaux mouvements ;
- Pour Ville & Aéroport, ce point pose l'intérêt de la non réattribution des créneaux abandonnés par certains opérateurs sur les plages horaires considérées par le sous-groupe, mais l'on sort alors du mandat donné à droit constant.
- Ces attentes de la représentation des riverains, à la marge des termes de référence du sous-groupe, a ainsi conduit à poser la question potentiellement hors champ d'approfondir la façon dont d'autres aéroports peuvent adopter des approches différenciées par opérateur tout en respectant l'égalité de traitement pour répondre au dilemme : « *comment éviter que les efforts des compagnies volontaristes sur les marges ne soient obérés par d'autres compagnies ?* » (cas de l'aéroport de Munich, par exemple).

L'étude quantitative des mouvements, sur l'échantillon représentatif retenu, a permis de partager des constats objectifs sur la nature et la répartition des vols sur les marges de nuit.

	Groupe de travail préfectoral sur les Vols de Nuit à Paris-CDG Sous-groupe de travail n°3 : Optimisation/ Reprogrammation des vols de début et de fin de nuit
Date : 14/01/15	Synthèse

Constat n°1 : Programmation et ponctualité des mouvements du soir

17% des départs effectifs entre 22h et 0h sont des départs retardés, programmés initialement entre 19h et 22h

En moyenne, par jour, sur l'échantillon significatif :

Nb de mouvements (moyenne / jour)	22h-23h	23h-minuit	Total 22h-minuit
Départs Programmés (réalisés)	9 (11)	17 (19)	26 (30)
Arrivées Programmées (réalisées)	22 (22)	13 (15)	35 (37)

Source : données DGAC

Il est constaté un décalage significatif pour certains vols sur les marges du soir, entre les horaires programmés et les horaires réalisés. Notamment, 17% des départs effectifs entre 22h et 0h sont des départs retardés, programmés initialement entre 19h et 22h.

En dehors de toute autre considération, la ponctualité apparaît être un levier significatif pour réduire le nombre de mouvements sur cette tranche horaire.

Ville & Aéroport est d'accord pour utiliser ce levier de la ponctualité. Bien que ce point n'ait pas été abordé lors des réunions du sous-groupe, Ville & Aéroport considère que les 17% de départs effectifs entre 22h00 et 00h00 qui sont retardés car programmés initialement avant 22h00 doivent être réglementés et faire l'objet de sanction administrative ou tout autre mesure permettant la réalisation de ces vols avant 22h00. Afin de maîtriser et réduire les nuisances aériennes liées au trafic de nuit, objectif de ce sous-groupe, Ville & Aéroport demande aux opérateurs concernés de faire des propositions visant à résorber ce taux de vols retardés au décollage. Cette concentration du nombre de mouvements sur les plages horaires les plus sensibles accentue de fait les nuisances sonores subies quotidiennement par les populations riveraines.

Constat n°2 : Ponctualité des arrivées du matin

38% des arrivées effectives entre 5h et 6h sont des arrivées anticipées

En moyenne, par jour, sur l'échantillon significatif :

Nb de mouvements (moyenne / jour)	5h-6h
Départs Programmés	3
Arrivées Programmées	17

Source : données DGAC

Il a été constaté un décalage significatif analogue pour les arrivées sur les marges du matin, entre les horaires programmés et les horaires réalisés. 38% des arrivées effectives entre 5h et 6h sont des arrivées anticipées, programmées initialement entre 6h et 7h. Le solde net des arrivées effectives est plus faible compte-tenu d'autres arrivées par ailleurs retardées.

Le sous-groupe a identifié un travail nécessaire sur la ponctualité des départs retardés du soir et des arrivées anticipées du matin. Pour être efficace, ce travail devrait être effectué à la fois par les compagnies aériennes basées, qui prennent des initiatives propres, mais également et

	Groupe de travail préfectoral sur les Vols de Nuit à Paris-CDG Sous-groupe de travail n°3 : Optimisation/ Reprogrammation des vols de début et de fin de nuit
Date : 14/01/15	Synthèse

plus généralement par les compagnies « bout de ligne » et l'ensemble des acteurs (dont l'ATC, les assistants en escale, l'aéroport, les services de l'Etat) qui devront contribuer à l'amélioration de la ponctualité. Ce travail sur la ponctualité des vols (départs retardés du soir, arrivées anticipées du matin) devra se faire sur la base d'un calendrier précis et pour une application rapide des mesures qui seront retenues.

Constat n°3 : Départs du matin

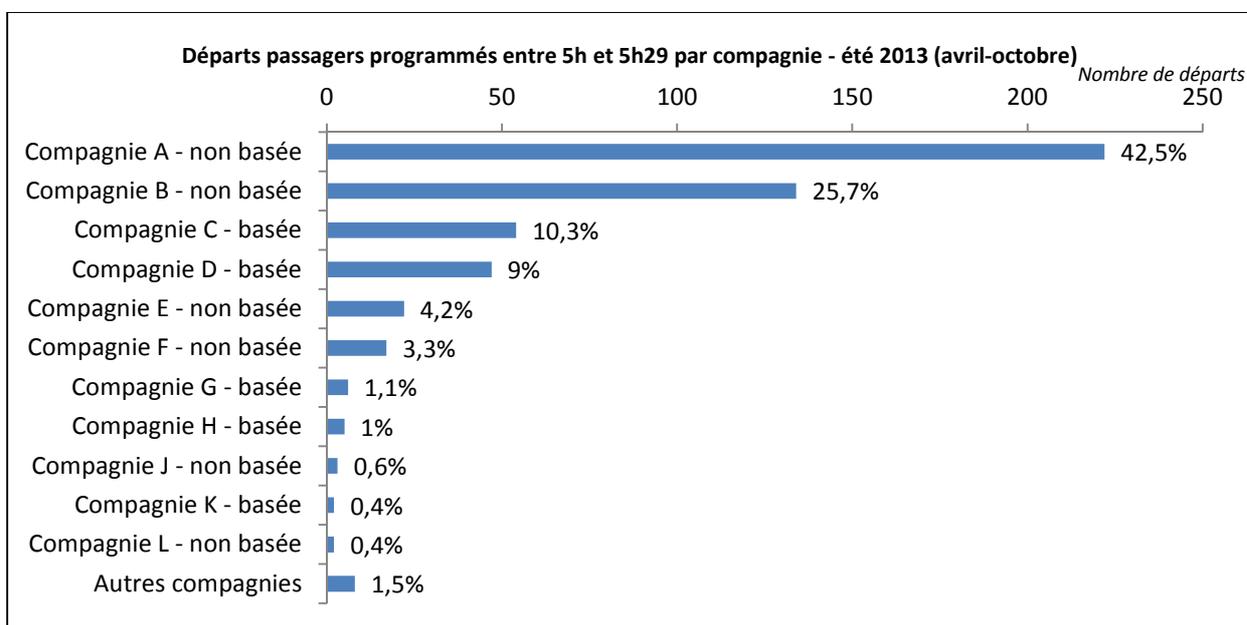
2 opérateurs non-basés représentent les 2/3 des départs du matin l'été, spécificité à mieux étudier

En moyenne, par jour, sur l'intégralité des saisons IATA été 2013 et hiver 2013-2104 (1 an) :

Nb de mouvements (moyenne / jour)	Eté 2013 (saison IATA)	Hiver 2013-2104 (saison IATA)	Moyenne (1 an)
Départs (5h00-5h29) Programmés	5	2	3

Source : données DGAC

La quasi-totalité des départs passagers du matin sont programmés entre 5h et 5h29. Ce sont très majoritairement des vols « loisir » qui ont lieu l'été.



Source : données DGAC

Plus de 3/4 de ces départs l'été sont réalisées par certaines compagnies aériennes non-basées saisonnières. Ces compagnies aériennes non basées saisonnières représentent plus de 2/3 de ces départs l'été. Un travail spécifique devra être mené avec ces compagnies non régulières pour que quelques vols au départ durant l'été soient programmés après 6h00.

La possibilité de tels départs est toutefois impérativement nécessaire pour les compagnies basées, pour raisons opérationnelles et d'amplitude d'activité diurne.

Malgré l'élargissement de la représentation des opérateurs au sein du sous-groupe, ces compagnies non basées saisonnières en cause ne sont pas représentées en France, leurs commentaires n'ont pu

	Groupe de travail préfectoral sur les Vols de Nuit à Paris-CDG Sous-groupe de travail n°3 : Optimisation/ Reprogrammation des vols de début et de fin de nuit
Date : 14/01/15	Synthèse

être pris en compte et la problématique de ces vols n'a pu être approfondie au-delà du présent constat. Ville & Aéroport considère que cette non représentation de ces compagnies non régulières en France pose problème auquel il convient de remédier.

Constat n°4 : Compagnies non représentées

Un tiers des mouvements entre 22h-0h et 5h-6h est réalisé par des compagnies aériennes non-basées essentiellement saisonnières, non représentées, dont l'implication est à rechercher en vue d'efforts partagés

La conclusion du *Constat n°3* s'étend de manière plus globale à l'ensemble des mouvements sur les marges de nuit.

L'étude quantitative des vols a mis en avant le constat majeur qu'environ un tiers des vols sur les marges de nuit sont opérés par des compagnies aériennes non basées et essentiellement saisonnières.

Au-delà des constats précédents qui valent pour les catégories de vols afférentes de la typologie retenue, force est de constater que peu de latitude reste pour mettre en place de nouvelles actions sur les marges de nuit.

Constat n°5 : Des efforts engagés depuis longtemps et à poursuivre

Les compagnies aériennes basées et non basées régulières font depuis plus de 10 ans des efforts afin de limiter leurs impacts sonores sur les marges de nuit

Indépendamment des différents groupes de travail multipartites qui dans le passé se sont penchés sur le sujet des vols de nuit, les compagnies aériennes régulières ont mené et poursuivi volontairement des efforts pour limiter leur impact sonore sur les marges de nuit.

Catégorie 1 : Vols passagers en correspondance le soir : arrivées moyen-courrier, départs long-courrier

Par exemple, Air France :

- Ne programme pas de départs moyen-courriers après 22h05 et avant 6h ;
- Ne programme pas d'arrivées moyen-courriers après 22h20 et avant 6h;
- Ne programme pas de départs long-courriers entre 22h et 23h et entre 23h40 et 6h.

Catégorie 2 : Vols passagers point-à-point, court- / moyen-courrier, opérant des rotations sur l'ensemble de l'amplitude journalière

Par exemple, easyJet :

- Ne programme pas de départ entre 22h et 6h ;
- Respecte une très bonne ponctualité pour les arrivées sur la marge du soir ;
- Ne programme pas de mouvement le matin de 5h à 6h.

Catégorie 3 : Vols fret de la 1^{ère} plage du soir – fret express et poste

Les opérateurs soulignent que les compagnies aériennes ont déjà fait des efforts pour réduire leurs mouvements sur le cœur de nuit (0h-5h) en 2003 en application de l'arrêté De Robien, avec une attrition constante des mouvements depuis. Il est donc plus difficile pour ces compagnies de faire de nouvelles reprogrammations des vols des marges de nuit.

	Groupe de travail préfectoral sur les Vols de Nuit à Paris-CDG Sous-groupe de travail n°3 : Optimisation/ Reprogrammation des vols de début et de fin de nuit
Date : 14/01/15	Synthèse

2. Des actions volontaires prises depuis janvier 2014

Indépendamment du GT VdN, et dans la continuité des initiatives déjà menées, les opérateurs ont indiqué que de actions volontaires ont été prises depuis janvier 2014.

Compte tenu des semaines-type retenues pour l'échantillon représentatif, certaines sont de nature à déjà répondre, à leur échelle, à des attentes exprimées au sein du sous-groupe.

Catégorie 1 : Vols passagers en correspondance le soir : arrivées moyen-courrier, départs long-courrier

Air France :

- A reprogrammé le vol vers Pointe Noire de 23h30 à 13h30 depuis le 7 avril 2014.

Catégorie 2 : Vols passagers point-à-point, court- / moyen-courrier, opérant des rotations sur l'ensemble de l'amplitude journalière

easyJet :

- A reprogrammé avant 22h des vols non basés (vols Royaume-Unis) qui repartaient tardivement ;
- A adapté son programme pour la prochaine saison été IATA, afin de se limiter à 2 arrivées après 23h00 (imposées par des segments de vol longs : Tel Aviv et Marrakech, sachant qu'il n'y a pas d'enjeu de ponctualité à l'arrivée – 87% – ni de départ programmés après 22h).

Catégorie 3 : Vols fret de la 1^{ère} plage du soir – fret express et poste

- A l'initiative d'Europe Airpost, trois arrivées en provenance de Marseille ont été remplacées par deux arrivées en provenance de Marseille depuis le 15 janvier 2014, en remplaçant trois B737-300 par deux B737-400, offrant plus de capacité ;
- Grâce à l'optimisation des vols souhaitée par La Poste :
 - L'avion en provenance de Nice et un des deux avions en provenance de Marseille ont été regroupés en un seul avion qui effectue un NCE-MRS-CDG depuis le 5 janvier 2015 ;
 - le B737-300 en provenance de Brest va être remplacé par un Beech 1900 beaucoup plus petit et par conséquent beaucoup plus silencieux, fin janvier 2015.

Au total, en un an et à fin janvier 2015, 2 arrivées fret auront été programmées différemment et une arrivée réacteur aura été remplacée par une arrivée sur un petit turbopropulseur.

3. Recommandations

Recommandation n°1A :

Améliorer la ponctualité des départs retardés du soir (22h-0h)

Cette ponctualité concerne l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur du transport aérien (dont l'ATC, les assistants en escale, les services de l'Etat), qui devraient être associés. L'implication des compagnies aériennes devrait être élargie au-delà des opérateurs représentés au sein du GT VdN du sous-groupe 3, en particulier pour toucher le tiers des mouvements entre 22h-0h qui n'a pu être traité.

La ponctualité des départs retardés du soir étant un sujet nouvellement identifié dans le cadre des réflexions sur les vols de nuit, des modalités pour suivre dans le temps cette problématique et son évolution pourraient être envisagées (ponctualité, objectifs et améliorations).

	Groupe de travail préfectoral sur les Vols de Nuit à Paris-CDG Sous-groupe de travail n°3 : Optimisation/ Reprogrammation des vols de début et de fin de nuit
Date : 14/01/15	Synthèse

Bien que ce point n'ait pas été abordé lors des réunions du sous-groupe, Ville & Aéroport considère que les 17% de départs effectifs entre 22h00 et 00h00 qui sont retardés car programmés initialement avant 22h00 doivent être réglementés et faire l'objet de sanction administrative ou tout autre mesure permettant la réalisation de ces vols avant 22h00. Afin de maîtriser et réduire les nuisances aériennes liées au trafic de nuit, objectif de ce sous-groupe, Ville & Aéroport demande aux opérateurs concernés de faire des propositions visant à résorber ce taux de vols retardés au décollage.

Recommandation n°1B :

Favoriser la fixation d'objectifs volontaires afin de réduire les nuisances sonores sur les marges de nuit

Cette recommandation passe d'abord par la recherche de la généralisation d'objectifs volontaires principalement de la part de certaines compagnies aériennes non basées saisonnières. L'implication des compagnies aériennes devrait être élargie au-delà des opérateurs représentés au sein du GT VdN du sous-groupe 3, en particulier pour toucher le tiers des mouvements entre 22h-0h et 5h-6h (départs) qui n'a pu être traité (cf. Problématique soulevée).

Recommandation n°2A :

Mieux appréhender les contraintes de programmation des arrivées long-courrier du matin (5h-6h)

Cette recommandation nécessite une meilleure compréhension et une coordination de l'ensemble de acteurs, pour comprendre les enjeux de moyens humains et de lissage de l'activité associés aux capacités de traitement en aérogare et piste.

Ville & Aéroport demande qu'un travail spécifique sur les arrivées anticipées entre 5h et 6h soit conduit afin que des solutions soient trouvées pour que ces atterrissages aient lieu après 6h.

Recommandation n°2B :

Améliorer la ponctualité des arrivées long-courrier anticipées du matin (5h-6h)

Idem Recommandation n°1A, mais limité majoritairement aux compagnies aériennes long-courrier basées.

Des pistes d'amélioration ont été proposées par Air France concernant en particulier l'amélioration de la prise en compte des vents et des horaires de départ de bout de ligne.

Bien que ce point n'ait pas été abordé lors des réunions du sous-groupe, Ville & Aéroport considère que les 38% des arrivées anticipées effectives entre 05h00 et 06h00 qui sont des arrivées anticipées car programmées initialement après 06h00 doivent être réglementées et faire l'objet de sanction administrative ou tout autre mesure permettant la réalisation de ces vols avant 22h00. Afin de maîtriser et réduire les nuisances aériennes liées au trafic de nuit, objectif de ce sous-groupe, Ville & Aéroport demande aux opérateurs concernés de faire des propositions visant à résorber ce taux de vols long courrier anticipés à l'atterrissage.

	Groupe de travail préfectoral sur les Vols de Nuit à Paris-CDG Sous-groupe de travail n°3 : Optimisation/ Reprogrammation des vols de début et de fin de nuit
Date : 14/01/15	Synthèse

Recommandation n°3 :

Etudier les possibilités d'optimisation pour les vols non reprogrammables

Concernant les mesures opérationnelles, ces travaux ne peuvent s'appréhender que de façon globale, en prenant en compte les propositions déjà établies et à venir des 5 autres sous-groupes, dont c'est plus spécifiquement l'objet. Deux axes principaux ressortent toutefois :

- Faire bénéficier aux vols sur les marges de nuit les optimisations ATC identifiées dans les autres groupes de travail ;
- Faire les meilleurs efforts pour utiliser en priorité sur les marges de nuit les aéronefs performants conformément aux dispositions prévues par le règlement européen et l'approche équilibrée.

Bien que ce point n'ait pas été abordé lors des réunions du sous-groupe, Ville & Aéroport considère qu'il s'agit d'aller plus loin que l'extension des interdictions d'atterrissages et de décollages des avions les plus bruyants (ATR, Fokker, MD11). Il faut encourager le renouvellement des flottes comme le recommande l'ACNUSA.

Problématique soulevée :

Quid des vols de certaines compagnies aériennes non basées saisonnières, effectuant unitairement très peu de vol, mais pesant au global environ 1/3 des mouvements entre 22h-0h et 5h-6h (dont 3/4 des départs)

	Groupe de travail préfectoral sur les Vols de Nuit à Paris-CDG Sous-groupe de travail n°3 : Optimisation/ Reprogrammation des vols de début et de fin de nuit
Date : 14/01/15	Synthèse

4. Commentaires des participants hors réunions

Face à ces recommandations, l'Association AREC prend acte à regret que, à part des propositions et recommandations cosmétiques, aucune solution permettant de gagner significativement sur le nombre de mouvements n'a été trouvée. Nous demandons néanmoins qu'en absence d'une solution de réduction de trafic, le nombre de mouvements d'aéronefs en début et fin de nuit soit au moins maintenu à sa valeur actuelle avec des performances acoustiques nettement améliorées, ce qui ne semble pas être actuellement la priorité de certaines compagnies. Pour cela, la progression des valeurs d'interdiction des marges de bruit, commencée en 2011 et 2014 devra être poursuivie en relation avec les gains technologiques des nouveaux appareils.

Outre les recommandations formulées par le sous-groupe, Ville & Aéroport regrette l'absence de volonté des opérateurs présents de reprogrammer certains vols avant 22h00 et après 6h00. C'était pourtant l'un des objectifs de ce groupe comme en témoigne son intitulé. La contrainte opérationnelle liée à la logique du Hub et la rentabilité économique ont été le plus souvent mises en avant sans prendre suffisamment en compte la contrainte environnementale et l'enjeu sanitaire posés par la thématique. Ville & Aéroport a pourtant démontré, données à l'appui (émergence sonore enregistrée par la station de mesure indépendante de Gonesse et exprimée en dB(A)), que l'émergence sonore de certains mouvements était de nature à dégrader le cadre de vie des riverains et leur santé (perturbation du sommeil).

Pour Ville & Aéroport, plusieurs mesures, qui vont au-delà du sous-groupe et même du mandat donné pour le GT VdN, permettraient de réduire les nuisances sonores aériennes liées au trafic de nuit :

- La réalisation du projet Euro Carex, réseau express ferroviaire européen qui doit permettre le report modal d'une partie du trafic fret avionné (express, postal). Ville & Aéroport demande que ce projet soit ajouté à liste française adressée à Bruxelles dans le cadre du Plan d'investissements européen Juncker ;
- Il faut décider la mise en place immédiate de restrictions opérationnelles du trafic de nuit entre 00h00 et 05h00 (vols de fret et poste) et allant plus loin que l'extension des interdictions d'atterrissages et de décollages des avions les plus bruyants. La mise en place d'un Observatoire « cœur de nuit » à l'instar de ce qui a été fait pour l'aéroport Toulouse-Blagnac est à encourager ;
- Aucun vol commercial ne doit être autorisé sur le cœur de nuit entre 00h00 et 05h00 ;
- Il faut une action plus forte de la France au niveau européen pour réduire les nuisances liées aux vols de nuit en proposant d'aller plus loin que le futur règlement qui considère le chapitre 4 comme seuil de qualité acoustique au-delà duquel un avion ne peut faire l'objet d'une restriction d'exploitation la nuit ;
- Il faut accélérer le renouvellement des flottes des principaux opérateurs de nuit (Air France, La Poste, FedEx) comme le propose l'ACNUSA ;
- Il faut optimiser les procédures de décollage et d'atterrissage pour aboutir à des trajectoires moins agressives et donc moins bruyantes (mise en place de la descente continue ou descente « douce ») ;
- Il faut étudier la mise en œuvre d'une exploitation alternée des doublets de pistes la nuit à Paris-CDG ;
- Il faut promouvoir un système d'attribution des créneaux horaires qui prennent mieux en compte les critères environnementaux tels que les niveaux de bruit nocturnes ;
- Il faut moduler encore de façon plus marquée les taxes aéroportuaires en fonction des horaires de décollage et d'atterrissage des avions et des densités de population ;
- Il faut renforcer et étendre le système d'amendes pour non-respect de la réglementation (ex : décollages non programmés à Paris-CDG après minuit) ;

	Groupe de travail préfectoral sur les Vols de Nuit à Paris-CDG Sous-groupe de travail n°3 : Optimisation/ Reprogrammation des vols de début et de fin de nuit
Date : 14/01/15	Synthèse

- Il faut limiter le trafic de nuit. Actuellement, celui-ci représente 10% du trafic total de la plate-forme de Paris CDG

Lors de la dernière réunion de la CCE Paris CDG qui s'est tenue le 7 novembre dernier, la DGAC a présenté un point très important relatif à l'IGMP et au cœur de nuit. Il apparaît que l'énergie sonore à l'atterrissage augmente du fait de l'évolution du nombre de mouvements (augmentation du nombre d'atterrissages) et de la masse des avions. On observe en revanche une baisse de l'énergie sonore au décollage du fait de la modernisation des flottes. Il y a lieu sur ce point de conduire une évaluation précise, dans le cadre de ce groupe de travail ou celui portant sur l'IGMP, permettant de corriger l'empreinte sonore négative à l'atterrissage sur le cœur de nuit.

	Groupe de travail préfectoral sur les Vols de Nuit à Paris-CDG Sous-groupe de travail n°3 : Optimisation/ Reprogrammation des vols de début et de fin de nuit
Date : 14/01/15 Auteurs : MID/FRF	Récapitulatif des recommandations

	Recommandation	Type(s) d'activité(s) concerné(s)	Objectifs	Moyens
1A	Améliorer la ponctualité des départs retardés du soir (22h-0h)	Toutes compagnies, en lien avec l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur	Objectifs Air France sur la ponctualité : <ul style="list-style-type: none"> • 40 % de départs moyen-courriers ponctuels à 0 minute d'ici fin 2015 • 40% de départs long-courriers ponctuels à 0 minute d'ici fin 2015 → Recherche de la généralisation d'objectifs volontaires principalement de la part de certaines compagnies aériennes non basées saisonnières.	Mise en œuvre par Air France des actions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • Renforcement des effectifs au filtre équipage pour les départs de la P5 • Embarquement des PAX 5 mn plus tôt à compter d'avril 2015 • Fin du nettoyage des avions 20min plus tôt (action avec ACNA) • Remise en service avion (APRS) 5 min plus tôt (action maintenance) Pour tous opérateurs : → Suivi dans le temps (ponctualité, objectifs et améliorations).
1B	Favoriser la fixation d'objectifs volontaires afin de réduire les nuisances sonores sur les marges de nuit	Toutes compagnies, dans une représentation élargie (cf. Problématique)	Objectifs Air France sur les vols programmés : <ul style="list-style-type: none"> • Pas de départs moyen-courriers programmés entre 22h00 et 6h00 (sauf TLV) • Pas d'arrivées moyen-courriers programmées entre 22h20 et 6h00 (sauf TLV et AMN) • Pas de départs long-courriers programmés en B747 et A340 entre 22h00 et 0h00 • Pas de départs long-courriers programmés entre 0h00 et 6h00 • Minimisation des arrivées long-courriers programmées avant 6h00 → Recherche de la généralisation d'objectifs volontaires principalement de la part de certaines compagnies aériennes non basées saisonnières.	
2A	Mieux appréhender les contraintes de programmation des arrivées long-courrier du matin (5h-6h)	Compagnies, aéroports, assistant en escale, services de l'Etat	Minimisation des arrivées long-courrier programmées avant 6h	Compréhension les enjeux de capacité aéroport, piste et surtout des moyens humains associés
2B	Améliorer la ponctualité des arrivées long-courrier anticipées du matin (5h-6h)	Idem Recommandation n°1A, mais limité majoritairement aux compagnies aériennes long-courrier basées. Air France entreprend les pistes de progrès suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • Actualisation en cours de saison de l'horaire bout de ligne pour prendre en compte les variations de vent moyen au cours de la saison • Prise en compte des statistiques de vent sur 8 ans • Lancement d'une étude sur les variations moyennes des temps de vol • Sensibilisation des escales bout de ligne pour ne pas anticiper l'heure de départ 		
3	Etudier les possibilités d'optimisation pour les vols non reprogrammables	Toutes compagnies, en lien avec l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur	Prise en compte des propositions déjà établies et à venir des 5 autres sous-groupes, dont c'est plus spécifiquement l'objet, sur les marges de nuit.	Deux axes principaux : <ul style="list-style-type: none"> • Faire bénéficier aux vols sur les marges de nuit les optimisations ATC identifiées dans les autres groupes de travail ; • Faire les meilleurs efforts pour utiliser en priorité sur les marges de nuit les aéronefs performants conformément aux dispositions prévues par le règlement européen et l'approche équilibrée.
P	Quid des vols de certaines compagnies aériennes non basées, effectuant unitairement très peu de vol, mais pesant au global environ 1/3 des mouvements entre 22h-0h et 5h-6h (dont 3/4 des départs) ?	Compagnies aériennes non-basées saisonnières, non représentées	<ul style="list-style-type: none"> • Traiter les départs matinaux • Partager les efforts entre toutes les compagnies • Ne pas obérer les efforts des compagnies volontaristes sur les marges par les pratiques d'autres compagnies 	<ul style="list-style-type: none"> • Implication des compagnies aériennes non-basées saisonnières, non représentées • Benchmark des pratiques dans d'autres aéroports (Problèmes posés par ce benchmark : question du respect du principe d'égalité entre compagnies (basées/non basées) et sujet hors du mandat du GT, à savoir à droit constant). • Autres ?