



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

MOUVEMENTS EN CŒUR DE NUIT A PARIS – CHARLES-DE-GAULLE

Saison aéronautique IATA hiver 2020
en regard des saisons précédentes

Mai 2021

La protection nocturne (22h00 - 6h00) des riverains de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle est la première raison d'être de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. Les engagements de l'État que l'Autorité de contrôle est chargée de faire respecter ont été pris il y a vingt 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 (dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage / dont la marge acoustique est inférieure à 10 EPNdB).

Trois arrêtés ministériels du 6 novembre 2003 qui prévoient :

- 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 17 531 pour la dernière année complète IATA (été 2020 / hiver 2020) contre 17 780 l'année précédente;*
- Le troisième interdit entre 0h00 et 5h00 les 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.

L'Autorité de contrôle recommande de moderniser les deux premiers arrêtés ministériels susvisés pour interdire l'exploitation des aéronefs dont la marge acoustique est inférieure à 13 ou 15 EPNdB et les aéronefs dont le bruit certifié en approche et en survol est supérieur à des valeurs qu'il convient d'actualiser.

L'Autorité de contrôle a par ailleurs relevé, dans un rapport rendu public en septembre 2019, que le dispositif réglementaire instaurant un contingentement des vols en cœur de nuit était contourné depuis au moins l'année 2013. 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.

Sans attendre que le dispositif réglementaire soit conforté pour mettre fin au contournement relevé, l'Autorité de contrôle a mis en place 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.

Le présent rapport rend compte de l'évolution de la situation depuis la saison d'hiver IATA 2018

1. Le plafond réglementaire des mouvements de nuit

Le plafond des vols de nuit a continué de baisser assez régulièrement.

W 18	W 19	W 20	S 18	S 19	S 20
7 132	7 118	6 921	11 000	10 662	10 630

2. Comparaison du trafic hiver 2020 / hiver 2019

	2020	2019	%
Arrivées de jour	32 139	125 248	-74 %
Arrivées de nuit	2 316	2 658	-12,9 %
Départs de jour	30 391	123 514	-75 %
Départs de nuit	3 754	3 948	-4,8 %
Total jour	62 530	248 762	-75 %
Total nuit	6 075	6 606	-8 %

Le trafic de jour s'est effondré en 2020 mais le trafic de nuit s'est maintenu.

La part des vols de nuit est donc, sous l'effet de la crise sanitaire et de la fermeture des frontières, passée de 2,59 % en 2019 à 8,9 % en 2020.

3. Mouvements de nuit sur créneaux de jour

Durant la saison hiver 2020, le nombre de vols de nuit n'a baissé que de 8,9 % ce qui fait ressentir une forte résilience de ces vols à la crise sanitaire sous l'effet du développement continu du fret aérien (messagerie).

Dans le même temps, le nombre de vols de nuit sur créneaux de jour a baissé de 48 %, passant de 862 à 459 et la part des vols de nuit réalisés sur créneaux de jour dans le trafic nocturne est passée de 13 % à 7,6 %.

Dans le détail, le nombre des arrivées de nuit sur créneaux de jour a baissé de 348 (-66,6 %). Il a représenté 17,1 % des arrivées de nuit, au lieu de 25,2 % l'hiver précédent.

Le nombre de départs de nuit sur créneaux de jour continue à baisser de 55 (-28,8 %). Il a représenté 3,6 % des départs de nuit contre 4,8 % l'hiver précédent.

Il a donc été réalisé 403 vols de nuit sur créneaux de jour de moins que l'hiver précédent.

	W 2020	W 2019
Arrivées de nuit sur créneaux de jour	323	414
Départs de nuit sur créneaux de jour	136	191
Total A + D en suspicion de manquement	459	605
Part des vols de nuit en suspicion de manquement dans le total des vols de nuit	7,6 %	8,13 %

La réduction significative des arrivées de nuit sur créneaux de jour est le fruit du travail réalisé sous l'égide du Comité de suivi avec chacune des principales compagnies concernées en examinant chaque mois, vol par vol, les raisons conduisant à des arrivées beaucoup plus tardives ou matinales que la programmation. Le travail réalisé par son président, le préfet Régis Guyot, assisté de l'adjoint au coordonnateur national des vols et du directeur d'exploitation de l'aéroport a été apprécié par tous.

4. Évolution sur les six dernières saisons aéronautiques

Malgré un nombre de vols significatif en présomption de manquement, le plafond réglementaire fixé pour l'hiver (W 20) à 6921 a été respecté pour la première fois.

	W18	W.19	W.20	S18	S.19	S.20
Vols de nuit sur créneau de jour	1 193	605	459	1 889	1 097	348
Total mouvements de nuit	7 566	7 440	6 075	11 959	10 595	6 443
Part vols de nuit sur créneau de jour ds total vols de nuit	15,77%	8,13%	7,6%	15,80%	10,35%	5,4%
Plafond réglementaire des mouvements de nuit	7 132	7 118	6 921	11 000	10 662	10 630
Saturation du plafond global	106,09%	104,52%	87,78%	108,7%	99,37%	60,61%
Sources	COHOR (SUC)	COHOR (SUC)	ADP pour les mvts et COHOR pour les vols de nuit sur créneau de jour	COHOR (SUC)	COHOR (SUC)	COHOR (SUC)

Sur les quatre dernières saisons aéronautiques, le nombre de mouvements de nuit en présomption de manquement (vols programmés sur créneau de jour et vols sans créneau) s'est fortement réduit, aussi bien au niveau des arrivées que des départs.

	S 19	W 19	S 20	W 20	S + W 19	S + W 20
Départs en présomption de manquement	189	191	58	136	380	194
Arrivées en présomption de manquement	1 107	417	304	323	1 524	627
Total	1 296	608	362	459	1 904	821

Ce résultat est encourageant. Les mesures prises par les compagnies sont de nature différente selon les vols :

- pour éviter les risques de manquements récurrents, certains vols ont été reprogrammés à des horaires différents,
- pour réduire les aléas, le contrôle interne de la ponctualité des départs a été étendu au contrôle interne de la ponctualité des arrivées.

Enfin, certaines compagnies disposant de quotas importants de créneaux de nuit ont modifié leur organisation en déléguant à leurs centres des opérations la gestion opérationnelle de leurs quotas de manière à internaliser la gestion de leurs aléas.

Ces efforts méritent d'être poursuivis en 2021.

Ces résultats aussi positifs soient-ils, ne doivent cependant pas faire illusion. L'amélioration de la ponctualité et de la régularité est certainement en partie due à l'effondrement des vols de jours.

En effet, certains vols intercontinentaux qui arrivaient régulièrement avant 5h30 alors qu'ils avaient un créneau de jour ont cessé d'alimenter le compteur des vols de nuit sur créneaux de jour. Il en est de même pour certains vols moyens ou courts courriers qui arrivaient en retard le soir du fait que la multiplication des vols point à point provoquaient régulièrement des retards en fin de journée. Des séries de vols de certaines compagnies qui avaient une tendance à l'avance (longs courriers pour la plupart) ou au retard (vols moyens ou courts courriers pour la plupart) ont ainsi provisoirement disparu. Cela a facilité le respect du plafond global des vols de nuit en 2020.

La reprise progressive de ces vols peut rendre de plus en plus difficile le respect global du plafond dans la durée. Il importe donc de s'attacher à améliorer la ponctualité de chaque compagnie au moment de la reprise de certaines de leurs activités. Il s'agit essentiellement d'une question de planification et de programmation des vols. Les compagnies disposant de quotas de créneaux de nuit doivent en outre optimiser leur gestion des quotas qui leur sont attribués afin d'internaliser totalement la gestion des aléas pour éviter de se mettre en infraction.

Pour assurer le respect du plafond des vols autorisés de nuit à Paris - Charles-de-Gaulle en 2022, il conviendra bien sûr, après l'accompagnement attentif des compagnies aériennes mis en place par l'Autorité de contrôle, que les agents de l'Etat assermentés à cet effet puissent engager, sur la base des constats dont ils disposent, les poursuites nécessaires pour les arrivées de nuit sur créneaux de jour ou sans créneau comme ils le font pour les départs. Il importe en effet que les compagnies qui ne font pas les efforts nécessaires puissent être sanctionnées. Il ne serait pas acceptable que les efforts réalisés par les compagnies les plus concernées soient annulés par des compagnies peu attentives au respect des collectivités et populations riveraines de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

Les personnalités membres du collège de l'Autorité de contrôle, sur la base de l'instruction contradictoire de chaque dossier, apprécieront les situations individuelles pour sanctionner les manquements avérés avec une certaine progressivité. Il ne s'agit pas en effet de satisfaire à une quelconque demande visant à faire rentrer des recettes dans le budget général de l'Etat mais de faire respecter une réglementation environnementale en vigueur depuis 2003.