

## Restrictions de vols nocturnes et réponses des compagnies aériennes dans les principaux aéroports européens

### Pourquoi cette étude ?

L'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle est le numéro un en Europe pour les vols de nuit et de très loin. Depuis 10 ans, malgré l'action des associations et des élus, l'accumulation des études scientifiques sur les conséquences du bruit la nuit, les pouvoirs publics n'ont quasiment rien fait pour protéger les populations. En face des effets négatifs, les professionnels du transport aérien font un lobbying incessant pour garder une liberté totale en mettant en avant une argumentation unique : croissance économique, création d'emplois.

**ADVOCNAR a demandé à CE Delft**, consultant international reconnu dans le domaine de l'économie de l'environnement et du transport **d'évaluer les fondements de l'argumentation des professionnels du transport aérien**. L'étude analyse l'argumentation économique et compare Roissy CDG à ses principaux concurrents européens pour rechercher les meilleures pratiques.

-- **les professionnels magnifient la création d'emplois et la croissance économique** en oubliant complètement les effets négatifs du transport aérien : bruit, pollution avec les conséquences négatives liées aux coûts sanitaires ainsi que le réchauffement climatique. Les pouvoirs publics ne font pas les analyses objectives des différents aspects. Le lobby aérien annonce des chiffres très importants pour les emplois de la plate-forme de Roissy CDG mais aucun moyen de vérifier. Secret !. Pourtant au détour des informations parcellaires et de la lecture des rapports financiers on comprend que le secteur a perdu des emplois significativement pendant ces dernières années. L'étude, dans le 1<sup>er</sup> chapitre, montre comment les analyses proposées sont biaisées, elles exagèrent les effets positifs et ne prennent pas en compte les effets négatifs.

-- **Pour les professionnels le modèle de Hub de Roissy CDG est parfait, donc mieux ne serait pas si bien**. Cette étude montre que les compagnies aériennes, sur les autres grandes plateformes concurrentes de Roissy CDG se sont adaptées aux contraintes et ont développé des modèles performants avec un faible nombre de vols de nuit. Roissy CDG compte deux fois plus de vols de nuit que ses concurrents.

-- **Pour les professionnels, toute restriction sur les vols de nuit aurait un impact négatif très important sur leurs résultats économiques**. Donc, surtout ne rien faire ! Cette étude montre qu'il n'y a pas de lien entre les résultats économiques des compagnies aériennes basées et le niveau de restriction qu'elles subissent sur les vols de nuit.

Le lecteur trouvera ci-après le résumé préparé par CE Delft tel qu'il figure dans l'étude. Nous l'avons fait suivre d'un rappel du nombre de mouvements de nuit sur les quatre plateformes considérées.

**Le lecteur est invité à se reporter à l'étude complète :**

### Résumé

**Le gouvernement français a lancé un processus visant à évaluer les impacts positifs et négatifs des vols de nuit dans les aéroports français**. Les vols de nuit sont principalement concentrés à Paris Charles de Gaulle (CDG).

## Présentation de l'étude CE Delft

**On affirme souvent que les vols de nuit sont essentiels aux réseaux des compagnies aériennes et qu'ils procurent d'importants avantages économiques. Ce rapport a évalué ces deux affirmations.**

**Ce rapport montre que Paris Charles de Gaulle a la réglementation la moins limitative des principaux hubs européens.** Alors que tous les aéroports ont des restrictions sur le nombre de mouvements sur une partie de la nuit, Charles-de-Gaulle n'a que limité la croissance de mouvements au-delà du niveau de 2003, et seulement sur une période de cinq heures. De plus, contrairement à Schiphol et Francfort le nombre total de vols sur la nuit de huit heures n'est pas limité. Comme conséquence Paris CDG a, à peu près, deux fois plus de vols sur la nuit (huit heures) que ses concurrents.

**Air France utilise les vols de nuit à CDG pour permettre aux voyageurs longs courriers de rejoindre des vols vers d'autres destinations européennes. Contrairement à d'autres hubs, les vols de nuit à CDG sont souvent des vols de fret et des vols express.** A partir d'une analyse des vols passagers nocturnes dans une semaine choisie au hasard, on constate que les restrictions de vol et la demande locale ont une influence sur la façon dont les vols de nuit sont utilisés. A Heathrow, où le nombre de vols est limité, ils offrent aux passagers voyageant tôt le matin des correspondances vers des destinations européennes. A Schiphol, où les restrictions sont moins sévères, les créneaux de nuits sont utilisés pour le trafic des charters et des compagnies low-cost. A CDG, il y a relativement moins de vols effectués tôt le matin et donc une part moins importante de passagers arrivant la nuit dans le but de se diriger vers d'autres destinations.

**Les compagnies aériennes en réseau ont un degré de flexibilité important qui leur permet d'adapter leur réseau aux restrictions des vols de nuit, tout en conservant un réseau viable.** Le degré variable avec lequel Air France, KLM, British Airways et Lufthansa utilisent les vols de nuit est le signe que les réseaux peuvent s'adapter afin de tenir compte des restrictions de vol de nuit, tout en conservant un grand nombre de destinations.

**Les impacts économiques des aéroports (et des vols de nuit) sont souvent surestimés.** Un modèle couramment utilisé, développé par le Conseil international des aéroports en Europe (ACI Europe) surestime les impacts économiques, principalement pour deux raisons:

- il ne comprend que les impacts économiques positifs; les impacts négatifs comme les dépenses touristiques à l'étranger et l'augmentation des importations, sont ignorés;
- il ne tient pas compte des externalités causées par le bruit des avions, qui provoque un risque augmenté d'hypertension, des troubles cognitifs chez les enfants et des troubles du sommeil;
- il ne tient pas compte des externalités dues à la pollution de l'air, malgré le fait que ces effets ont des impacts économiques bien documentés.

**Par conséquent, de nombreux rapports sur les impacts économiques des aéroports sont trompeurs.**

En particulier, un rapport récent du BIPE sur l'impact économique des aéroports de Paris souffre d'un certain nombre de lacunes. Tout d'abord, il additionne tous les impacts positifs et ignore tout impact négatif sur l'économie, par exemple le fait que les aéroports facilitent les importations et les vacances à l'étranger. Ensuite, il ajoute à l'impact économique engendré par les aéroports des liens en amont et en aval et compare l'ensemble à l'impact d'autres secteurs sans ces liens, créant ainsi une fausse impression que les aéroports sont responsables d'une part importante du PIB de la France.

### Quelques chiffres

Aéroports	Total des vols 2010	Période de nuit	Vols de nuit 2010	Vols de nuit Estim. 2012
Londres Heathrow	454 883	23h – 7h	27 200	28 000
Roissy CdG	499 997	22h - 6h	61 255	60 000
Amsterdam Schiphol (2)	402 372	23h – 7h	28 096	30 000
Francfort (1)	464 432	22h - 6h	40 515	32 000

(1) Nouvelle restriction à Francfort, depuis le 21 octobre 2011, introduisant un couvre-feu de 23h à 5h, confirmée par la Haute Cour de Leipzig le 14 mars 2012

(2) Limitation mouvements annuels jusqu'en 2020 à 32000, puis réduction à 32000 pour l'ensemble des aéroports des Pays Bas.