

## Transport aérien :

# Les vols de nuit sont-ils essentiels ?

Auteur: John Stewart, Stay Grounded, 05.02.2021

Voir texte original ci-après en anglais

Traduit avec [www.DeepL.com/Translator](http://www.DeepL.com/Translator) (version gratuite)

**Une lecture attentive des principaux rapports publiés au cours des quinze dernières années suggère que de nombreux vols de nuit sont moins essentiels qu'on ne le pense souvent.**

### Qui vole la nuit ?

Les vols de nuit sont différents des vols de jour. Pendant la journée, la plupart des vols utilisant les aéroports européens sont de courte distance ; seuls 13 % d'entre eux font plus de 2000 kilomètres ; près de 80 % font moins de 1500 km ; la distance la plus courante est d'environ 500 km. Pendant le "cœur de nuit", entre 0 heures et 7 heures, 30 % des vols sont des vols longue distance (plus de 2000 kilomètres). L'autre différence notable est le nombre de vols cargo de nuit. Plus de 40 % des vols de fret ont lieu entre 23 heures et 7 heures du matin. 17% des vols non réguliers ont lieu la nuit. (Source : EuroControl Tendances du trafic aérien Volume 5, 2009)

### Pourquoi voler la nuit ?

Selon le rapport d'EuroControl, les vols de nuit ont trois raisons :

- Les compagnies aériennes utilisent les dernières heures du jour et les premières heures de la nuit pour rattraper les retards et s'assurer que leurs avions sont à leur base pour le lendemain.
- Les vols de nuit permettent aux compagnies aériennes à bas prix et aux compagnies non régulières (qui proposent généralement des vols charter pour les vacances) d'utiliser pleinement leurs appareils. Cela leur permet de réduire leurs coûts.
- Le fret de nuit est nécessaire parce que les clients veulent la marchandise le lendemain.

Nous traitons d'abord l'argument du fret. La plupart des marchandises n'ont pas besoin d'arriver la nuit. Un rapport de l'Institut international pour la qualité de la logistique publié en 2004 a révélé que seuls 10 % du fret express à courte distance sont soumis à des contraintes de temps, et rien ne prouve que la plupart du fret sur les vols de nuit longue distance sont soumis à des contraintes de temps.

Les deux autres arguments en faveur des vols de nuit - s'assurer que les avions sont au bon endroit pour le lendemain et utiliser pleinement les avions - sont simplement un avantage (économique) pour les compagnies aériennes. Si elles ne pouvaient pas opérer la nuit, elles seraient obligées de proposer moins de vols ou d'acheter plus

d'avions et les tarifs pourraient augmenter. C'est ce qu'indique un rapport détaillé de la Commission européenne :

"l'argument en faveur des vols de nuit semble être essentiellement commercial plutôt qu'opérationnel". Source : Évaluation du coût économique des restrictions des vols de nuit, Commission européenne 2005

### **Vols de nuit longue distance**

Ils sont en grande partie confinés aux plus grands aéroports européens et proviennent généralement d'Extrême-Orient, d'Afrique et des Amériques. Les compagnies aériennes les apprécient énormément et elles apportent clairement des avantages économiques, mais les travaux effectués pour évaluer les inconvénients économiques en termes de santé sont insuffisants.

### **Cela exclut-il les vols de nuit ?**

C'est ce qu'a constaté le rapport de la Commission européenne :

"Si les mêmes restrictions s'appliquent à toutes les compagnies aériennes concurrentes sur les liaisons long-courriers européennes, elles semblent pouvoir adapter leurs horaires et dépasser la disponibilité des créneaux horaires, l'encombrement et les correspondances, et voler de jour".

Ce serait une énorme "demande" (du marché), qui nécessiterait des changements logistiques au niveau international. Un pays ne pourrait pas y parvenir seul.

### **Vols de nuit et santé**

Selon les dernières lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en matière de bruit (1), publiées en 2018, plus de 2 millions de personnes en Europe sont probablement exposées la nuit à des niveaux de bruit des avions qui peuvent causer des problèmes de santé.

Elle a recommandé que le niveau de sécurité (sanitaire) pour le bruit des avions pendant la nuit soit de 40Lnight (c'est-à-dire que le bruit s'élève en moyenne à 40 décibels sur une nuit de 8 heures). Elle a constaté que 1,2 million de personnes sont exposées au bruit nocturne au-delà de 50Lnight. Il serait donc exact de dire que le nombre de personnes exposées à 40Lnight dépasserait les 2 millions.

Pour atteindre ce niveau de sécurité, il faudrait imposer de sévères restrictions aux vols de nuit dans la plupart des aéroports, avec des interdictions courantes.

De nombreuses autres études ont été réalisées, qui mettent en évidence le lien entre les vols de nuit et la mauvaise santé. Un exemple est l'étude menée par la Société européenne de cardiologie sur les décès d'origine cardiovasculaire (2).

(1). [http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf?ua=1](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf?ua=1)

(2). <https://academic.oup.com/eurheartj/advance-article/doi/10.1093/eurheartj/ehaa957/6007462>

# How essential are night flights?

**Careful reading of the key reports published over the last decade and a half suggests many night flights are less essential than is often thought.**

## What flies at night?

Night flights are different to day flights. During the day most flights using European airports are short-distance; only 13% are over 2000 kilometres; nearly 80% are less than 1500km; the most common distance is around 500km. During the 'deep night', between 12pm and 5pm, 30% of flights are long-distance flights (over 2000 kilometres). The other noticeable difference is the number of cargo flights at night. More than 40% of cargo flights take place between 11pm and 7am. 17% of non-scheduled flights take place during the night. Source: *EuroControl Trends in Air Traffic Volume 5, 2009*

## Why fly at night?

The EuroControl Report found that there are three reasons for night flights:

- The airlines use the last hours of the day and the first hours of the night to catch up on delays and ensure their aircraft are in the right place for the next day.
- Night flights allow the budget airlines and the non-scheduled airlines (usually operating holiday charter flights) to make full use of their aircraft. This keeps their costs down.
- Freight at night is necessary because customers want the goods the next day.

We deal with the freight argument first. Most freight does not need to arrive at night. A report from the International Logistics Quality Institute in 2004 found that just 10% of short-distance express freight is time-critical, with no evidence that most of the freight on long-distance night flights is time-critical.

The other two arguments for night flights – to ensure the aircraft are in the right place for the next day and to make full use of the planes – are simply for the benefit of the airlines. If they could not operate at night, they would be forced to offer fewer flights or buy more planes and fares may rise. A comprehensive European Commission report put it like this:

***“the argument for night flights seems to be basically commercially rather than operationally driven.”*** Source: *Assessing the Economic Cost of Night Flight Restrictions*, European Commission 2005

## Long-distance night flights

These are largely confined to the largest European airports and tend to come from from the Far East, Africa and the Americas. The airlines value them greatly and they clearly do bring economic benefits but insufficient work has been done to assess the economic disbenefits in terms of healthy .

## Does this rule out all night flights?

The European Commission report found:

***“If the same restrictions apply to all the competing airlines flying the European long-haul routes, they do seem to be able to adapt their schedules and get over slot availability, congestion, and connections, and fly by day.”***

That would be a huge ‘ask’, requiring international logistical changes. It could not be achieved by one country on its own.

## **Night Flights and Health**

The World Health Organisation (WHO) latest noise guidelines (1), published in 2018, found that probably over 2 million people in Europe are exposed to levels of aircraft noise at night which can cause health problems.

It recommended that the safe level for aircraft noise at night was 40Lnight (i.e. where the noise averages out at 40 decibels over an 8 hour night). It found 1.2 million are exposed to night noise above 50Lnight so it would be accurate to say that the numbers exposed at 40Lnight would exceed 2 million.

To achieve this safe level would require severe restrictions on night flights at most airports, with bans commonplace.

Many other studies have been done which point to the link between night flights and poor health. One example is the study carried out by the European Society of Cardiology into cardiovascular deaths (2).

(1). [http://www.euro.who.int/data/assets/pdf\\_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf?ua=1](http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf?ua=1)

(2). <https://academic.oup.com/eurheartj/advance-article/doi/10.1093/eurheartj/ehaa957/6007462>