



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile



PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



POINT SUR LE COUVRE-FEU DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE SIX MOIS APRÈS LA MISE EN ŒUVRE

19 OCTOBRE 2022

SOMMAIRE

1. COMPRENDRE LE COUVRE-FEU	3
QUE SIGNIFIE UN COUVRE-FEU « EN PROGRAMMATION » ?	4
POURQUOI AVOIR RETENU LA PLAGE HORAIRE 0H – 6H ?	4
LE COUVRE-FEU COMPREND-IL LES MOUVEMENTS AU SOL, OU LES AVIONS PEUVENT-ILS CIRCULER AU SOL DÈS 5H30 ?	4
EXISTE-T-IL DES EXCEPTIONS AU COUVRE-FEU ?	5
D'AUTRES MESURES DE RESTRICTION D'EXPLOITATION SONT-ELLES EN VIGUEUR SUR L'AÉROPORT ?	5
2. RETOUR SUR LES 6 PREMIERS MOIS DE MISE EN ŒUVRE	6
LES CHIFFRES DES 6 PREMIERS MOIS	7
QUELLES SONT LES SANCTIONS EN CAS DE NON-RESPECT DU COUVRE-FEU ?	8
LES ÉTAPES D'INSTRUCTION DES MANQUEMENTS AU COUVRE-FEU	8

1

COMPRENDRE LE COUVRE-FEU

Le couvre-feu en programmation est entré en vigueur à Nantes-Atlantique le 8 avril 2022.
Il interdit la programmation des décollages et des atterrissages entre minuit et 6 heures du matin.

Le couvre-feu s'accompagne d'une extension d'interdiction des avions les plus bruyants sur le créneau entre 22h et 6h

QUE SIGNIFIE UN COUVRE-FEU « EN PROGRAMMATION » ?

Un couvre-feu en programmation est une mesure de restriction d'exploitation qui **interdit la programmation de vols au départ ou à l'arrivée dans la période concernée**, et incite les compagnies aériennes à programmer leurs vols commerciaux avec une marge suffisante pour respecter la plage de restriction.

POURQUOI AVOIR RETENU LA PLAGE HORAIRE 0H – 6H ?

La mise en place d'un couvre-feu constituait une attente forte et unanime exprimée lors de la concertation préalable de 2019. La plage horaire retenue est conforme au consensus pour le territoire exprimé par Nantes Métropole et les 24 maires de Nantes Métropole au sujet des vols de nuit. Ce créneau horaire est apparu comme le meilleur équilibre possible entre la protection des populations contre le bruit d'une part, et la préservation de l'activité des compagnies aériennes, de l'emploi et de l'attractivité du territoire d'autre part.

Ce couvre-feu s'inscrit dans la continuité du Plan de Prévention de Bruit dans l'Environnement de Nantes-Atlantique. En effet, lorsque les mesures prises dans le cadre des trois premiers piliers du PPBE (la réduction du bruit à la source, les mesures d'aménagement du territoire, les procédures de vols à moindre bruit) ne permettent pas une réduction suffisante des nuisances sonores, des restrictions d'exploitation supplémentaires peuvent alors être mises en place, constituant ainsi le 4^{ème} pilier du PPBE.

Les impacts de ces nouvelles restrictions ont été évalués dans le cadre d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée.

Le projet d'arrêté de restriction d'exploitation portant sur la mise en œuvre du couvre-feu a ensuite été soumis à une consultation publique du 29 avril 2021 au 29 juillet 2021, réunissant plus de 397 contributions et 511 expressions. La consultation a permis de consolider le diagnostic établi lors de la concertation publique préalable de 2019, ouvrant la voie à la publication de l'arrêté le 28 septembre 2021.

LE COUVRE-FEU COMPREND-IL LES MOUVEMENTS AU SOL, OU LES AVIONS PEUVENT-ILS CIRCULER AU SOL DÈS 5H30 ?

L'heure prise en compte pour les aéronefs au départ est l'heure à laquelle les aéronefs quittent le point de stationnement. Ainsi, **le couvre-feu empêche les aéronefs de quitter le point de stationnement avant 6h.** Il ne devrait donc pas y avoir de mouvements au sol après minuit et avant 6h, à l'exception des quelques minutes de roulage des appareils posés peu avant minuit, l'heure prise en compte pour les arrivées étant l'heure de toucher des roues à l'atterrissage.

EXISTE-T-IL DES EXCEPTIONS AU COUVRE-FEU ?

Un aéroport est un équipement nécessaire à la gestion de certaines crises ou situations d'urgence. Pour cette raison, et conformément aux dispositions de l'arrêté de restriction d'exploitation du 28 septembre 2021, les vols suivants bénéficient d'une exemption au couvre-feu :

- les vols à caractère sanitaire ou humanitaire,
- les vols en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ou de sûreté,
- les vols militaires,
- les vols gouvernementaux.

Par ailleurs, les vols anticipés ou retardés et initialement programmés entre 6h30 et 9h00 ou entre 21h00 et 23h30 peuvent être réalisés durant le couvre-feu sans faire l'objet d'une amende dès lors que la compagnie aérienne qui a opéré ce vol est en mesure de démontrer que ce décollage anticipé ou cet atterrissage retardé découle de raisons qui sont indépendantes de sa volonté.

D'AUTRES MESURES DE RESTRICTION D'EXPLOITATION SONT-ELLES EN VIGUEUR SUR L'AÉROPORT ?

Par ailleurs, les mesures de protection des riverains antérieures restent en vigueur :

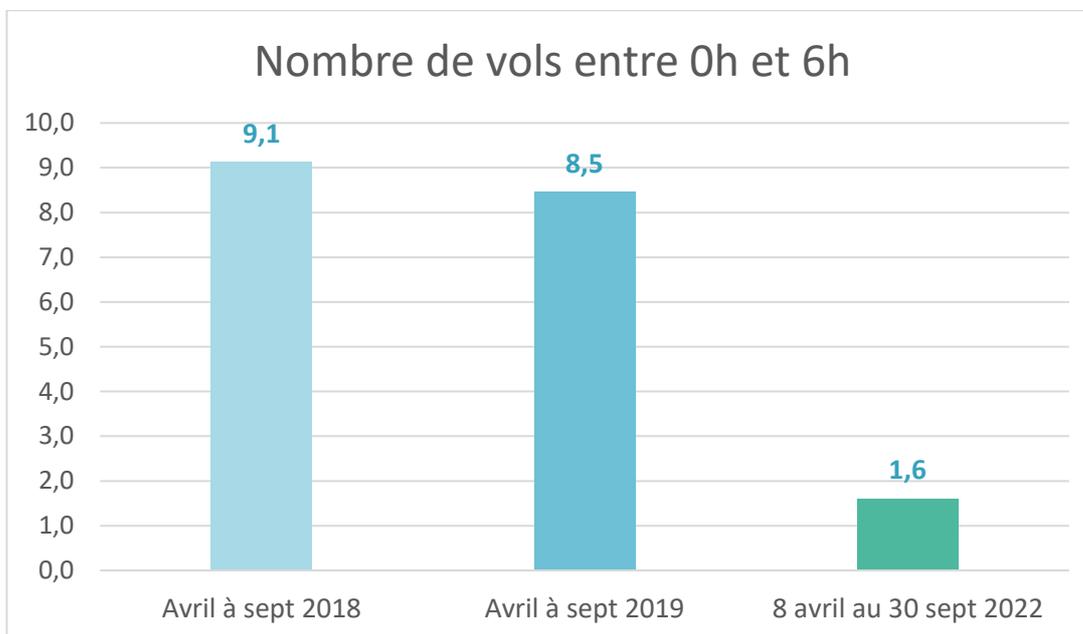
- Les vols d'entraînement des aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure 5,7 tonnes sont interdits du lundi au vendredi, entre 12 heures et 14 heures et entre 18 heures et 8 heures ainsi que les samedis, dimanches et jours fériés.
- Les vols d'entraînement des aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 5,7 tonnes sont interdits tous les jours, de 22h30 à 6 heures.
- Les essais de moteurs en maintenance sont interdits de 23h30 à 6 heures.

2

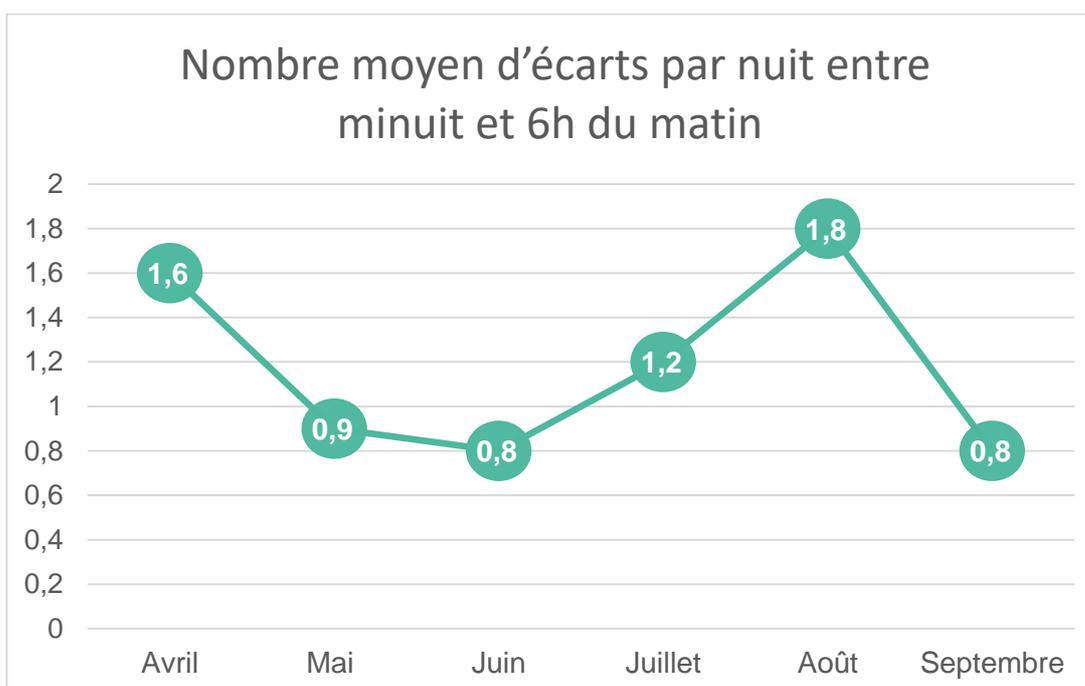
RETOUR SUR LES 6 PREMIERS MOIS DE MISE EN ŒUVRE

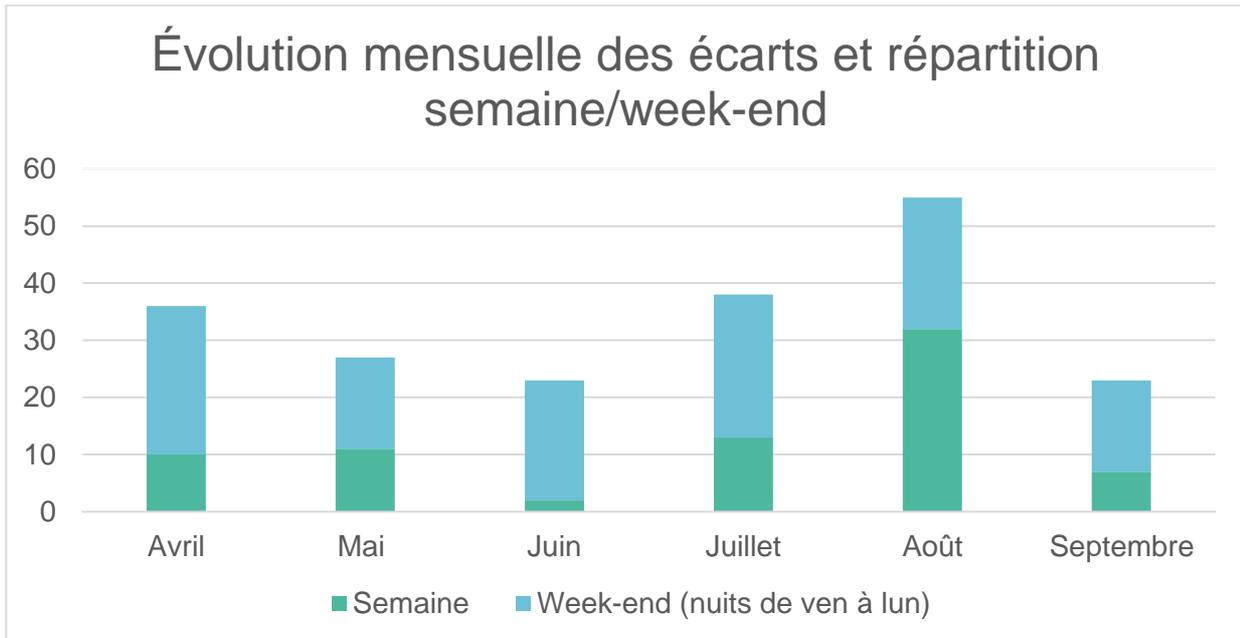
LES CHIFFRES DES 6 PREMIERS MOIS

La mise en œuvre du couvre-feu a permis une diminution drastique du nombre de vols moyen entre 0h et 6h du matin sur l'aéroport Nantes-Atlantique. À fin septembre 2022, le nombre de vol sur cette plage horaire a été divisé par six par rapport à 2018 :



Néanmoins, les services de la DGAC ont constaté des manquements durant ces premiers mois, en particulier durant la période estivale. Après une convocation des compagnies aériennes concernées par la DGAC pour un rappel des règles, on constate à nouveau une baisse significative des écarts. Une tendance qui se confirme sur les deux premières semaines complètes d'octobre avec seulement 3 vols enregistrés durant le couvre-feu.





QUELLES SONT LES SANCTIONS EN CAS DE NON-RESPECT DU COUVRE-FEU ?

En cas de non-respect du couvre-feu, une compagnie aérienne encoure une amende pouvant s'élever **jusqu'à 40 000 euros par manquement**. Ce montant est supérieur au chiffre d'affaires généralement effectué par une compagnie aérienne lors d'un vol complet.

Le respect du couvre-feu est contrôlé quotidiennement par les services de la direction de la sécurité de l'aviation civile, a posteriori et de manière systématique : **tout vol opéré durant le couvre-feu fait l'objet d'une analyse conduisant à un relevé de manquement environnemental, qui est transmis à l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) pour instruction**, en dehors des cas de vols exemptés et des vols réalisés dans une tolérance de 5 minutes autour de la plage horaire du couvre-feu.

La mission des contrôleurs aériens est d'assurer la sécurité des atterrissages et décollages. En d'autres termes, cela signifie qu'ils ne peuvent **pas** interdire les avions d'atterrir ou de décoller entre minuit et 6h du matin. C'est a posteriori que les manquements sont étudiés et sanctionnés si les compagnies **ne sont pas en mesure de justifier d'une raison indépendante de leur volonté**.

LES ÉTAPES D'INSTRUCTION DES MANQUEMENTS AU COUVRE-FEU

QUI INTERVIENT DANS LA PROCÉDURE D'INSTRUCTION ?

DGAC
Direction générale de l'aviation civile

Définit les règles de navigation aérienne et informe l'ACNUSA des manquements constatés

ACNUSA
Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

Instruit les manquements et définit le montant des sanctions le cas échéant

Compagnie aérienne
Objet de la procédure en cas de manquement

Contribue au dossier d'instruction en ajoutant des éléments de justification

QUELLES EN SONT LES GRANDES ÉTAPES ?



Constat du manquement au couvre-feu

Établissement et transmission du procès-verbal par la **DGAC**.

À ce jour, **93 % des procès-verbaux** ont déjà été transmis à l'**ACNUSA**, soit **189 dossiers** avec un **délai de traitement moyen de 22 jours**.



Première analyse du dossier

Si aucun élément à charge

Classement sans suite par
l'ACNUSA

Si élément à charge

Transmission du dossier à la
Direction de la Sécurité de
l'Aviation civile (DSAC)

Au 30 septembre 2022, l'**ACNUSA** a saisi la **DSAC** pour l'analyse de **69 dossiers** sur les **189 transmis**. La **DSAC** va compléter ces dossiers avec la précision des circonstances du manquement et l'analyse des observations éventuelles de la compagnie aérienne concernée.



Jugement du dossier

Après l'ajout d'éventuels éléments de justification de la compagnie aérienne, le dossier est jugé par l'ACNUSA.

Sans manquement avéré

Classement sans suite par
l'ACNUSA

En cas de manquement avéré

Transmission au secrétaire du
collège de l'ACNUSA qui détermine
le montant de l'amende

Avancement de l'instruction des manquements au 30 septembre 2022

- **Écarts constatés** : 203 (hors tolérance 5 minutes et exemptions)
- **Procès-verbaux établis par la DGAC** : 189 (93% des écarts)
- **Saisines de la DGAC par l'ACNUSA pour instruction** : 69 (soit la totalité des PV traités par l'ACNUSA à ce stade)
- **Dossiers instruits par la DGAC** : 64 (93% des saisines) en un délai moyen de 21 jours



Nils Raynaud, directeur de projet

Ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, Nils Raynaud a pris la direction du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique fin 2021.

Contact presse :

Service Régional de la Communication Interministériel
pref-communication@loire-atlantique.gouv.fr



Direction générale de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 Paris Cedex 15
Tél. : 33 (0)1 58 09 43 90
www.ecologique.solidaire.gouv.fr



flickr