



# 1 AN APRÈS LA MISE EN ŒUVRE DU COUVRE-FEU DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE, QUEL BILAN ?

**7 AVRIL 2023**

# SOMMAIRE

<b>1. 1 AN DE MISE EN ŒUVRE DU COUVRE-FEU : UNE NETTE AMÉLIORATION</b>	<b>3</b>
PRÉSENTATION DES CHIFFRES DE LA PREMIÈRE ANNÉE	4
LES SANCTIONS : LA PROCÉDURE ET LES CHIFFRES	6
ZOOM SUR LES SANCTIONS EN CAS DE NON-RESPECT DU COUVRE-FEU	8
POUR ALLER PLUS LOIN	8
<b>2. RAPPEL DES GRANDS PRINCIPES DU COUVRE-FEU</b>	<b>9</b>
QUE SIGNIFIE UN COUVRE-FEU « EN PROGRAMMATION » ?	10
POURQUOI AVOIR RETENU LA PLAGE HORAIRE 0H – 6H ?	10
LE COUVRE-FEU COMPREND-IL LES MOUVEMENTS AU SOL, OU LES AVIONS PEUVENT-ILS CIRCULER AU SOL DÈS 5H30 ?	10
POURQUOI LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE N’EMPECHENT-ILS PAS LES AVIONS DE DÉCOLLER OU ATTEINDRE DURANT LE COUVRE-FEU ?	11
EXISTE-T-IL DES EXCEPTIONS AU COUVRE-FEU ?	11
D’AUTRES MESURES DE RESTRICTION D’EXPLOITATION SONT-ELLES EN VIGUEUR SUR L’AÉROPORT ?	11

# 1

## 1 AN DE MISE EN ŒUVRE DU COUVRE- FEU : UNE NETTE AMÉLIORATION

**Le couvre-feu en programmation est entré en vigueur pour l'aéroport de Nantes-Atlantique il y a 1 an, le 8 avril 2022.**

Il interdit la programmation des décollages et des atterrissages entre minuit et 6 heures du matin.

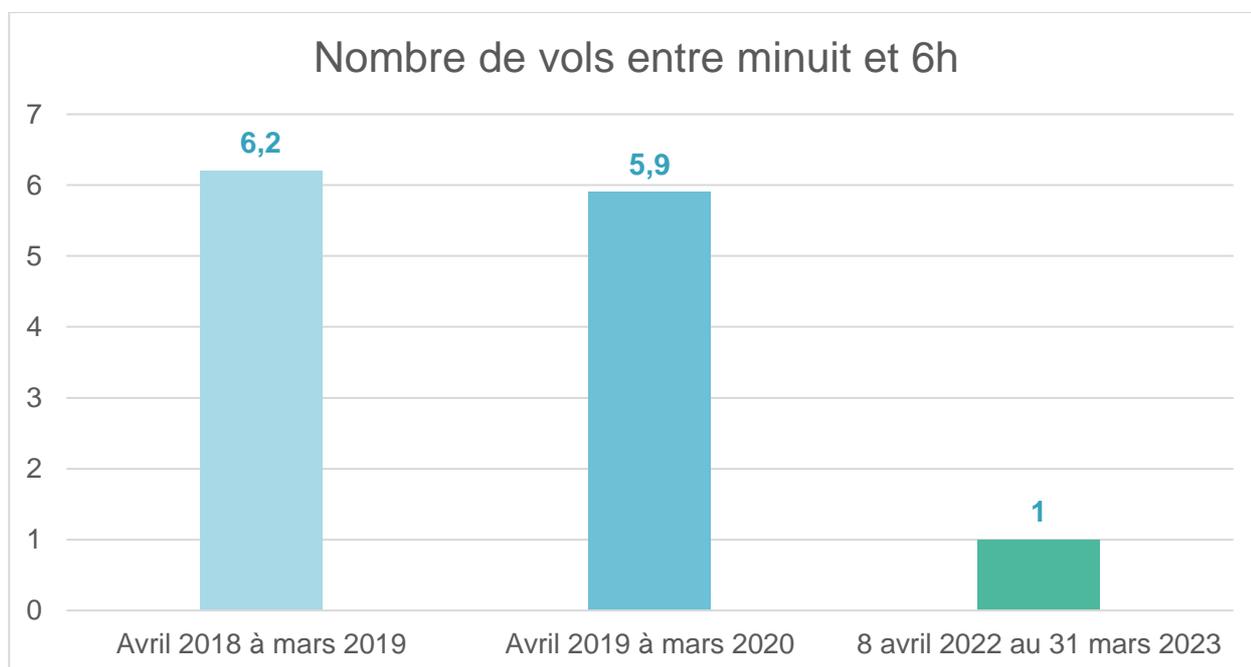
Le couvre-feu s'accompagne d'une extension d'interdiction des avions les plus bruyants sur le créneau entre 22h et 6h.

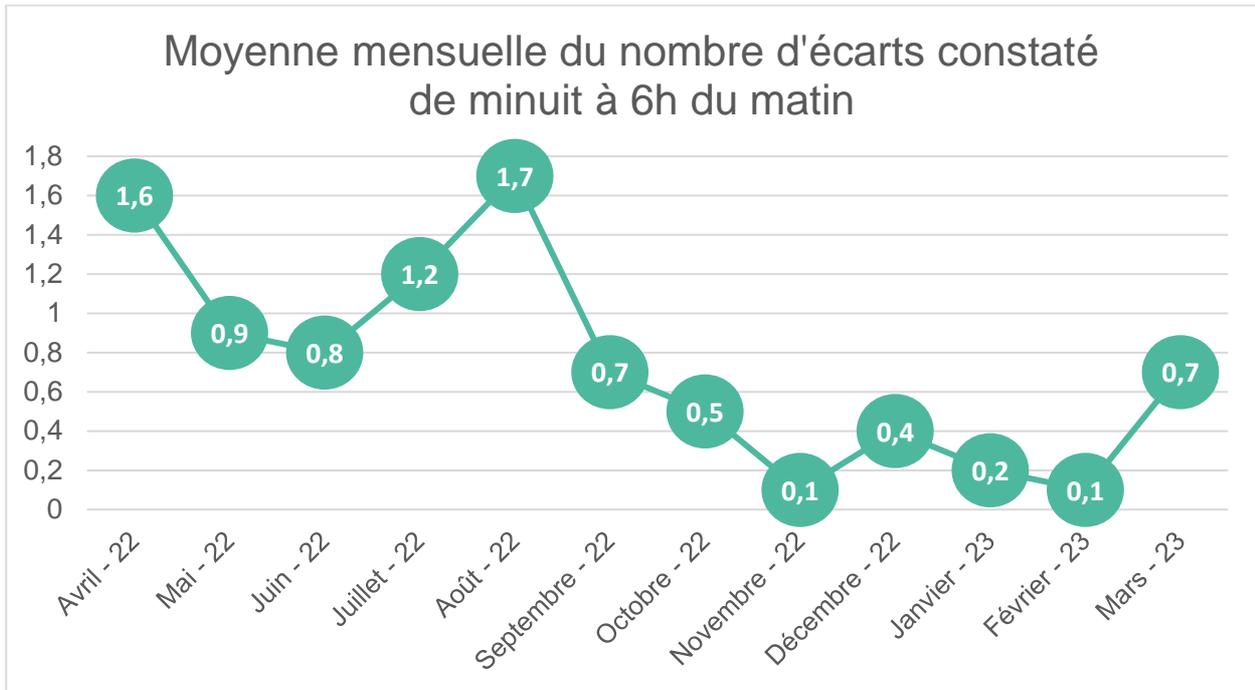
**Ce samedi 8 avril 2023 marquera le premier anniversaire de sa mise en œuvre**

Au début de l'application du couvre-feu, de nombreux écarts ont été constatés, qui se sont expliqués en partie par un temps de réorganisation pour les compagnies aériennes. La situation s'est toutefois nettement améliorée à l'automne et l'hiver 2022-2023.

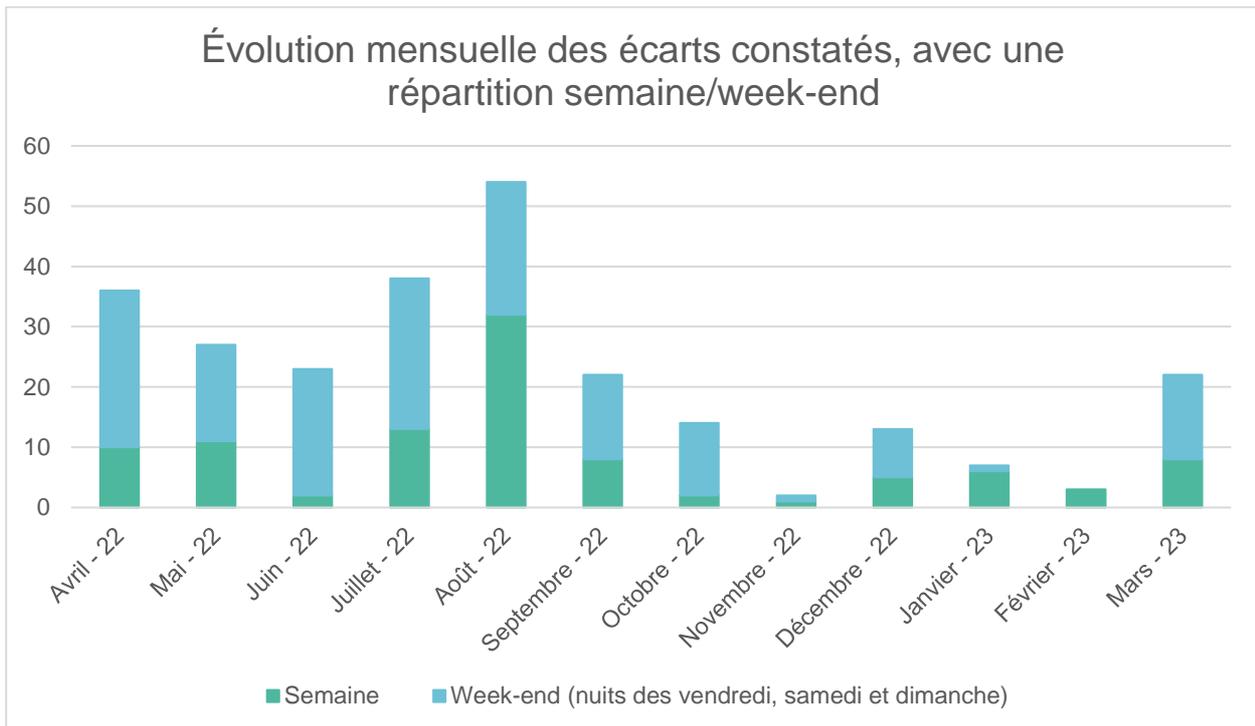
## PRÉSENTATION DES CHIFFRES DE LA PREMIÈRE ANNÉE

**La mise en œuvre du couvre-feu a permis une diminution drastique du nombre moyen de vols entre 0h et 6h du matin** sur l'aéroport Nantes-Atlantique. Globalement, le nombre moyen de vols par nuit sur les douze derniers mois a été divisé par 6 par rapport aux périodes d'avril 2018 à mars 2019 et avril 2019 à mars 2020.





Après une période d'adaptation des compagnies aériennes à la mise en œuvre du couvre-feu, le nombre d'écarts constatés a diminué lors des 6 derniers mois.



# LES SANCTIONS : LA PROCÉDURE ET LES CHIFFRES

## QUELLES SONT LES SANCTIONS ENCOURUES PAR LES COMPAGNIES AÉRIENNES POUR LE NON-RESPECT DU COUVRE-FEU ?

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

Les premières sanctions prononcées s'élèvent à environ **15 300 euros par vol en moyenne**, pour un total de **976 000 euros** à ce stade.

Les sanctions prononcées par l'ACNUSA peuvent être contestées dans les conditions de droit commun.

## QUI INTERVIENT DANS LA PROCÉDURE D'INSTRUCTION ?



Le respect du couvre-feu est contrôlé quotidiennement par les services de la DSAC (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.

## QUELLES SONT LES GRANDES ÉTAPES ?



### Constat du manquement au couvre-feu

Établissement et transmission du procès-verbal par la DSAC.

À ce jour, **92 % des procès-verbaux** ont déjà été transmis à l'ACNUSA, soit **244 dossiers** avec un **délai de traitement moyen de 23 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 2 avril 2023, l'ACNUSA a saisi la DSAC pour l'analyse de 200 dossiers sur les 244 procès-verbaux 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 à l'ACNUSA qui  
détermine le montant de l'amende

# ZOOM SUR LES SANCTIONS EN CAS DE NON-RESPECT DU COUVRE-FEU

## Avancement de l'instruction des manquements au 2 avril 2023

- **Procès-verbaux établis par la DSAC** : 244 (92 % des écarts)
- **Écarts constatés** : 264 (hors tolérance 5 minutes et exemptions)
- **Saisine de la DSAC par l'ACNUSA pour instruction** : 200 (soit la totalité des PV traités par l'ACNUSA à ce stade)
- **Dossiers instruits par la DSAC** : 130 (65% des saisines) en un délai moyen de 40 jours
- **Total des premières sanctions prononcées** : près de 976 000 €

Les sanctions et le dialogue engagés entre la DGAC et les compagnies aériennes participent à l'amélioration du respect des règles du couvre-feu. La DGAC reste attentive au respect du couvre-feu et continuera d'intervenir en tant que de besoin auprès des compagnies aériennes pour limiter au maximum les écarts.

## POUR ALLER PLUS LOIN

**L'ACNUSA, l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuares**, référence toutes les sanctions prises à l'encontre des compagnies aériennes : <https://amendes.acnusa.fr/searchwebsite/fr>

# 2

## RAPPEL DES GRANDS PRINCIPES DU COUVRE-FEU

# 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. Cette plage horaire est apparue 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<sup>ème</sup> 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 ne permet pas aux 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.

# POURQUOI LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE N'EMPECHENT-ILS PAS LES AVIONS DE DÉCOLLER OU ATTERRIR DURANT LE COUVRE-FEU ?

La seule prérogative des contrôleurs aériens est d'assurer la sécurité des atterrissages et décollages.

En d'autres termes, cela signifie qu'ils ne peuvent pas interdire aux avions d'atterrir ou de décoller entre minuit et 6h du matin. Par ailleurs, ils ne peuvent pas connaître les raisons indépendantes qui justifieraient potentiellement un mouvement aérien pendant la période du couvre-feu. Le respect du couvre-feu est contrôlé par les services a posteriori de manière systématique : tout vol opéré durant le couvre-feu fait l'objet d'un relevé de manquement environnemental, qui est transmis à l'ACNUSA pour instruction.

Les compagnies prennent leurs responsabilités : en ne respectent pas le couvre-feu, elles encourent de fortes amendes.

## 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 à 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.



**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](mailto: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](http://www.ecologique.solidaire.gouv.fr)

