



Consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes- Atlantique (Loire-Atlantique)

En application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique est soumis à la présente consultation du public.

1. Contexte

Le règlement (UE) n° 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, encadre la procédure à suivre pour introduire de nouvelles restrictions d'exploitation liées au bruit. Cette procédure prévoit la réalisation d'une étude d'impact pour l'introduction de nouvelles restrictions selon l'approche équilibrée.

Pour l'aérodrome de Nantes-Atlantique, de nouvelles mesures de restrictions environnementales sont entrées en vigueur le 8 avril 2022 conformément aux conclusions de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée menée en 2020, traduites règlementairement par l'arrêté du 28 septembre 2021.

Cet arrêté prévoit en particulier :

- l'interdiction de vol des aéronefs les plus bruyants : aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 (annexe 16 de l'OACI) avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB entre 22 heures et 6 heures ;
- la mise en œuvre d'un couvre-feu en programmation, qui consiste en l'interdiction pour les aéronefs d'atterrir ou de quitter leur point de stationnement entre minuit et 6 heures. L'arrêté autorise cependant, sous conditions, les mouvements d'aéronefs pendant la période de couvre-feu et plus précisément :
 - o les vols programmés entre 21 heures et 23 heures 30 et qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ;
 - o les vols programmés entre 6 heures 30 et 9 heures et qui ont été anticipés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur.

En pratique, toutefois, la notion de « raisons indépendantes de la volonté du transporteur » a connu des interprétations divergentes, appelant une nécessaire clarification pour améliorer le fonctionnement du couvre-feu en vigueur, ainsi que l'a annoncé le ministre délégué chargé des transports à Nantes le 16 novembre 2023.

Ces améliorations rédactionnelles n'ayant pas vocation à modifier la nature du couvre-feu actuel – ou plus largement n'ayant pas de « *conséquence réelle en matière de capacité ou d'exploitation* » –, elles s'apparentent dès lors à des modifications mineures d'ordre technique au sens du c) de l'article 6 du règlement (UE) n° 598/2014 et n'impliquent donc pas la réalisation préalable d'une nouvelle étude d'impact.

2. Objectifs du projet de texte

Le projet d'arrêté soumis à la consultation du public vise à une application renforcée du couvre-feu en programmation, avec trois objectifs : améliorer la lisibilité de la règle, réduire le nombre de vols de nuit réalisés en dépit des règles du couvre-feu, accélérer et faciliter l'instruction des manquements et la procédure de sanction qui s'y rapporte.

Ces dispositions nouvelles, prévues à l'article 1 du projet de texte, complètent l'actuel IV de l'article 1 de l'arrêté du 28 septembre 2021 avec l'ajout de trois points c), d) et e).

Le point c) vient préciser le périmètre de la notion de « raisons indépendantes de la volonté du transporteur » en mesure d'exonérer le transporteur de sa responsabilité. S'y rattachent ainsi certains événements dont la nature, l'origine, l'ampleur ou le caractère inhabituel ne permettent pas au transporteur aérien d'assurer l'exploitation de l'aéronef dans des conditions normales au regard des standards de la profession. Cela requiert toutefois que le transporteur ait mis en œuvre des mesures raisonnables pour minimiser voire éviter les effets de ces événements.

Cette rédaction s'inspire des dispositions applicables en matière de droit des passagers et en particulier de la jurisprudence dégagée par le juge européen autour de la notion de « circonstances extraordinaires » sans toutefois y coller strictement, les deux cadres conservant des spécificités et des finalités distinctes.

Le point d) prévoit que les services locaux de l'aviation civile sont informés en temps réel d'un potentiel mouvement pendant la période de couvre-feu et peuvent s'y opposer en temps réel lorsque la réglementation est méconnue, soit parce que cet aéronef n'est pas initialement programmé entre 21 heures et 23 heures 30, soit parce que les causes du retard ne relèvent manifestement pas de raisons indépendantes de la volonté du transporteur telles que nouvellement précisées. En l'absence d'opposition, le mouvement pourra être effectué, sans préjudice des sanctions administratives qui pourront être prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) en application des dispositions de l'article L. 6361-12 du code des transports.

Le point e) impose aux compagnies de transmettre aux services de l'administration, dans un délai de deux jours ouvrés, les éléments relatifs aux raisons du retard ou de l'anticipation des vols opérés entre minuit et 6 heures.

Ces éléments d'information permettront aux services de l'État de mieux apprécier les circonstances et les causes des mouvements d'aéronef réalisés pendant le couvre-feu et d'accélérer le processus de traitement des manquements éventuels à la réglementation, sanctionnés *in fine* par l'ACNUSA. La procédure de notification préalable prévue au point d) pourra également ouvrir à des décisions de sanction plus sévères de l'ACNUSA, lorsque des aéronefs auront atterri après s'être fait signifier une interdiction.

Ce projet d'arrêté a fait l'objet d'échanges préalables avec l'ensemble des parties prenantes (exploitant de l'aéroport, élus locaux, compagnies aériennes).

Conformément aux dispositions du code de l'environnement, le projet d'arrêté est mis à la disposition du public pour une durée de 21 jours.

La consultation publique fera l'objet d'une synthèse qui sera publiée sur le site du ministère de la transition écologique (rubrique transports), avec l'ensemble des observations reçues. Le projet d'arrêté sera ensuite soumis pour avis à la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport et à l'ACNUSA.