

Couvre-feu à l'aéroport de Nantes Atlantique : de graves infractions et des lacunes

Un an après son entrée en vigueur, le couvre-feu censé bannir les vols entre minuit et 6 heures du matin dans le ciel nantais est trop souvent piétiné. Plus de 330 infractions ont été dénombrées sur douze mois. Mauvais bilan, jauge Gilles Leblanc, président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (**Acnusa**), qui prône également des mesures écartant les avions trop bruyants dans les franges horaires précédant et suivant le couvre-feu.

Publié le 07/04/2023

Presse Océan : quel bilan tirez-vous du couvre-feu un an après son entrée en vigueur ?

Gilles Leblanc, président de l'Acnusa : « Sur la seule année 2022, plus de 300 vols ont été opérés durant le couvre-feu qui interdit, sauf cas d'urgences, les vols entre minuit et 6 heures du matin à l'aéroport de Nantes Atlantique. La Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) a établi 244 PV, toléré 47 vols ayant débordé sur l'horaire limite, et exempté 35 autres dossiers de poursuites. À ce stade, l'Acnusa (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires), saisie pour instruire les poursuites, a reçu 200 dossiers. L'acnusa a mené à son terme 66 procédures, 114 dossiers sont en délibéré et 48 procédures demeurent en cours d'instruction. »

Comment expliquer ce nombre élevé de PV ?

« De notre point de vue, cela montre que l'arrêté a été soit mal préparé, soit mal écrit car trop imprécis, soit mal expliqué. Une réglementation est faite pour être respectée, pas pour compter les infractions par centaines. Surtout, à l'été 2022, toutes les compagnies ont programmé plus de vols qu'elles étaient capables d'assurer, d'où un bazar monstre dans le ciel européen, avec énormément d'annulations de vols et de retards... »

Quid des sanctions prononcées ?

« Parmi les 66 dossiers tranchés, 48 amendes administratives ont été infligées. Quatre infractions ont été classées sans suite (notamment du fait d'erreurs de procédure, Ndlr), et 14 n'ont pas fait l'objet de sanctions car des retards peuvent être dus à des événements réellement indépendants de la volonté des compagnies. Le plafond des pénalités est fixé à 40 000 €. L'état d'esprit de l'Acnusa, lorsqu'il s'agit d'un arrêté préfectoral récent, est de ne pas aller au-delà de la moitié du plafond des pénalités encourues au cours des premiers mois suivant l'application du texte. Les amendes relatives à la plateforme de Nantes Atlantique tournent donc autour de 15 000 €. Évidemment, il y a une graduation. Quand une compagnie aérienne a mordu le « trait » d'une heure, c'est plus cher. Et en cas de récidive, l'amende est également alourdie de 5 000 €. »

Ces peines peuvent paraître assez clémentes, vu les nuisances générées...

« L'enjeu, ce n'est pas le montant de l'amende, mais que les compagnies arrêtent de se mettre en faute et prennent des mesures correctives. On n'est pas utopique, le zéro transgression n'existera pas, mais 300 infractions, c'est fou. On relève des infractions qui excèdent l'heure de dépassement du couvre-feu. Et non seulement il y a des arrivées

d'avion mais il y a aussi des départs. Cela veut dire que les compagnies n'ont pas encore pris toute la dimension de l'impact de leur activité pour les populations, et qu'elles ne respectent pas le territoire sur lequel elles opèrent. »

Les riverains dénoncent une tolérance de 5 minutes accordée par les autorités...

« Cette tolérance n'est pas consignée dans l'arrêté, cela n'a donc pas de valeur réglementaire. D'ailleurs, on a sanctionné des vols ayant enfreint le couvre-feu dans un délai inférieur à 5 minutes. »

Y a-t-il des recours engagés pour contester ces amendes ?

« À ma connaissance, non. Les compagnies françaises ont deux mois pour déposer un recours à partir de la date de notification de la sanction, les compagnies étrangères quatre mois. »

À qui profite l'argent de ces sanctions ?

« Les amendes administratives abondent le budget général de l'État. Le but n'est pas d'avoir le plus de rentrées possible. L'objectif, c'est le respect de la santé et de l'environnement des populations. »

Comment se passe le début d'année ?

« La situation demeure préoccupante. Les infractions perdurent sur des niveaux qui nous paraissent élevés. Entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} avril 2023, mois censés être plutôt creux, on a recensé 37 nouveaux cas de non-respect du couvre-feu. L'Acnusa considère cette situation absolument anormale, cette dérive ne doit pas se poursuivre durant l'été 2023. »

Comment renforcer le couvre-feu ?

« Certains aéroports sont régis par des notions de plafonnement du trafic sur des plages nocturnes plus amples que celles d'un couvre-feu. D'autres territoires font aussi le choix d'opter pour une exigence réglementaire de performance acoustique des aéronefs plus ou moins forte. S'il y avait une mesure idéale qui fonctionne partout, cela se saurait. En général, ce qui est efficace, c'est de coupler les mesures... »

Existe-t-il à Nantes un impératif de performance acoustique ?

« (Un temps d'hésitation) Oui. Mais il nous semble que cette exigence de performance pourrait être plus élevée. À ce titre, l'Acnusa préconise de retenir le critère du bruit certifié de l'aéronef pour exprimer cette exigence de performance aéronautique. Avant sa mise en service, chaque aéronef, en fonction de sa carlingue et de ses moteurs, se voit délivrer une sorte de carte grise sur laquelle ses performances aéronautiques exactes sont indiquées. Cette notion de bruit certifié de l'aéronef est bien plus claire, pour les compagnies aériennes comme pour les populations, que le concept de marge acoustique qui est souvent retenu, concept auquel personne ne comprend rien. C'est vraiment cette exigence-là qui va permettre, sur une agglomération, d'évacuer, au moins la nuit, les avions les plus monstrueux en termes de bruit. »

Selon votre analyse, il y a encore des avions trop bruyants à Nantes ?

« Oui. Un peu dans le fret mais pas seulement. Les avions les plus modernes ont un bruit certifié, en approche, avoisinant 90 dB. Les avions les plus bruyants à Nantes atteignent encore 98 dB en bruit certifié en phase d'approche. Cela pose la question du renouvellement de flotte. Un avion moderne qui sort des chaînes d'Airbus a des performances environnementales bien meilleures que les appareils conçus il y a dix ans. Les territoires doivent être plus exigeants sur les performances environnementales des aéronefs autorisés à opérer au-dessus de leurs têtes. C'est un outil complémentaire du couvre-feu ou du plafonnement d'activité. »

Ce sont les territoires qui ont la main sur ce sujet ?

« Non, cela passe par un arrêté ministériel et il s'agit d'une analyse territoriale réalisée au cas par cas. »

Les élus doivent donc faire pression sur l'État pour obtenir cette meilleure réglementation ?

« Oui. Tous n'ont pas forcément conscience que les exigences de performance environnementale des aéronefs sont plus fortes sur d'autres territoires que chez eux. Et donc que les avions les moins performants vont aux endroits où ils sont autorisés. A Nice et Genève par exemple, les compagnies aériennes sont autorisées à opérer seulement si elles ont des avions qui respectent des minima environnementaux assez exigeants. Pour cela, il faut pouvoir assumer le risque de chantage de compagnies menaçant de ne plus desservir un aéroport qui prend de telles mesures. Mais on pourrait quand même imaginer qu'à Nantes, aux franges du couvre-feu, à partir de 22 heures et jusqu'à 7 heures du matin, les avions autorisés à décoller et à atterrir aient des caractéristiques environnementales plus performantes qu'aujourd'hui. »

Gilles Leblanc, ingénieur général des ponts, préside l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires depuis avril 2018.