



**PRÉFET  
DE LA LOIRE-  
ATLANTIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction de la coordination  
des politiques publiques  
et de l'appui territorial**

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT  
DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE**

*Réunion du 15 mars 2024*

**Compte rendu**

La commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'est réunie le 15 mars 2024 sous la présidence de M. Olivier LAIGNEAU, secrétaire général adjoint de la préfecture de Loire-Atlantique.

Les participants sont :

**Collège 1 : Au titre des professions aéronautiques : (11)**

- Mme Régine PELLAT, SNA-Ouest *suppléante*
- Mme Katy GUEGUAN, représentant du personnel AGO - CSE
- M. Cyril BEUCHET, FNAM
- M. Patrick BATAILLE, Air France avec le mandat de M. MONNIER, Aviapartner
- M. Hubert BOIDOT, Easyjet *suppléant*
- M. Olivier MERDRIGNAC, Volotea (visio)
- M. Gilles GOSSELIN, Volotea, *suppléant* (visio)
- M. Alexandre BLONDEL, Transavia (visio)
- M. Yves-Olivier LENORMAND, Airbus
- M. Hervé BIDET, AGO avec le mandat de M. LORTAT-JACOB, AGO

**Collège 2 : Au titre des représentants des collectivités territoriales : (6)**

- M. Jacques PINEAU, Nantes Métropole
- M. Jean-Claude LEMASSON, maire de Saint-Aignan-Grandlieu avec le mandat de M. QUERO, Nantes Métropole
- M. Frédéric CHAUCHET, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, *suppléant*
- M. Michel AURAY, La Chevrolière *suppléant*
- M. Yannick FETIVEAU, maire de Pont-Saint-Martin
- M. Laurent DEJOIE, Conseil régional *suppléant*

**Collège 3 : Au titre des représentants des associations : (6)**

- M. Didier RONTÉ, Association Sud Loire Avenir, *suppléant*
- M. Paolo FERREIRA, Collectif des citoyens exposés au trafic aérien
- M. Philippe ROLLAND, France Nature Environnement Pays de la Loire, *suppléant*
- M. Jean-Marie RAVIER, Atelier Citoyen avec le mandat de M. DYON, CPIE Pays de Nantes Ecopole
- M. Gérard ALLARD, UFC – Que choisir, *suppléant*

### Liste des autres participants :

- M. Nicolas JURDY, DDTM44
- M. Sylvain DEMARET, DSAC/Ouest
- M. Thierry BUTTIN, DSAC/Ouest (visio)
- M. Frédéric DANTZER, DSAC/Ouest
- M. Emmanuel SIEBERT, DSAC/Ouest
- M. Aubin LOPEZ, DSAC/Ouest
- Mme Béatrice LEBLOND, SNA/Ouest
- M. Olivier WEISS, DGAC
- M. Kévin GUITTET, DGAC
- M. Nicolas AUBERT, conseil régional, chargé de mission
- Mme Sandrine EICHENBERGER, Nantes Métropole cheffe de projet
- Mme Mary SOYER, mairie de Saint Aignan Grandlieu
- Mme Marie-Agnès TUR, mairie de Rezé
- Mme Anne PODEVIN, AGO
- M. Jean-Philippe AUBRY, directeur de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial - Préfecture
- Mme Astrid HERON-DELAPLACE, adjointe à la cheffe du bureau des politiques publiques et de l'appui territorial
- Mme Christine LEDUC au titre du secrétariat de la commission.

M. LAIGNEAU vérifie le quorum<sup>1</sup> et ouvre la séance à 10 h 34. Il présente les excuses du secrétaire général, empêché, qu'il remplace.

#### **1. Approbation du compte rendu de la CCE du 15 janvier 2024**

M. LAIGNEAU s'enquiert d'éventuelles remarques, demandes de précisions ou de modifications sur ce compte rendu.

*Le compte rendu est approuvé à l'unanimité.*

#### **2. Bilan des mouvements effectués au sens de l'article 5 de l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (point pour information)**

M. DANTZER présente le bilan du couvre-feu, après le premier bilan effectué à la fin de l'année 2022. Il rappelle que le couvre-feu est entré en vigueur le 8 avril 2022. L'arrêté de restriction d'exploitation prévoit l'interdiction des avions les plus bruyants entre 22 et 6 heures et l'interdiction de la programmation de vols au départ et à l'arrivée entre 0 et 6 heures.

Il présente la procédure avec laquelle est géré le traitement des écarts. Entre le 8 avril 2022 et le 11 mars 2024, la DGAC a compté 689 vols opérés durant le couvre-feu, soit 1,1 vol par nuit en moyenne. Parmi ces vols, la DGAC identifie au quotidien les vols exemptés, les écarts et les vols dans la marge de tolérance. En l'occurrence, il y a eu 127 vols dans la marge de tolérance, 77 vols exemptés, qui sont principalement les vols en situation d'urgence et les vols d'évacuation sanitaire, soit 486 écarts. Les écarts font l'objet de procès-verbaux notifiés par la DGAC aux opérateurs. 100 % des écarts ont été notifiés. Le ministre s'est engagé sur un délai maximum de traitement des procès-verbaux de 30 jours. Ce délai est respecté puisqu'il est aujourd'hui de 23 jours.

Après transmission des procès-verbaux à l'ACNUSA, celle-ci transmet ses saisines à la DGAC, accompagnées des réponses des opérateurs. Les saisines permettent à la DGAC de récolter des

<sup>1</sup> Le quorum est atteint lorsque la moitié au moins des membres composant la commission sont présents, y compris les membres prenant part aux débats au moyen d'une conférence téléphonique ou audiovisuelle, ou ayant donné mandat. Lorsque le quorum n'est pas atteint, la commission délibère valablement sans condition de quorum après une nouvelle convocation, au plus tôt dans un délai dix jours, portant sur le même ordre du jour et spécifiant qu'aucun quorum ne sera exigé.

informations pour construire un dossier d'instruction de manquement (DIM). Au 11 mars 2023, 98 % des 474 saisines reçues ont été traitées en moins de 26 jours. Les DIM ont été transmis à l'ACNUSA. Le collège de celle-ci se réunit une fois par mois et statue en séance plénière sur ces dossiers dans le sens soit d'une sanction, soit d'un classement sans suite parce qu'elle considère qu'il n'y avait pas d'infraction, soit d'une sanction pouvant atteindre 40 000 euros par vol. Sur tous les dossiers traités en plénière, 204 ont fait l'objet d'une sanction et 99 n'ont pas été sanctionnés, les raisons indépendantes invoquées par le transporteur ayant été prises en compte par l'ACNUSA.

En 2022, le montant moyen des sanctions était de 15 779 euros par amende. Il a augmenté de près de 10 000 euros en 2023, ce qui est cohérent avec la stratégie de l'ACNUSA, une tolérance ayant été appliquée la première année. L'amende maximale est passée de 25 000 € en 2022 à 33 000 € en 2023. S'agissant du cumul des amendes, davantage de dossiers de 2022 que de dossiers de 2023 ont été traités. 2 670 000 euros d'amendes ont été prononcés par l'ACNUSA en 2022 et 856 000 euros en 2023. Au total, 3 526 000 euros d'amendes ont été prononcés.

En termes d'évolution, les 486 écarts ont été répartis en fonction de l'heure à laquelle ils sont intervenus, au départ ou à l'arrivée. La répartition horaire pour le début de nuit est assez similaire en 2022 et 2023. Les vols sont un peu plus étalés en 2023. La petite pointe relevée avant 6 heures en 2022 a quasiment disparu en 2023. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024, dix écarts ont été constatés, mais l'échelle de temps n'est pas significative pour établir des comparaisons.

M. DANTZER rappelle que certains membres de la CCE s'étaient émus des vols au départ opérés durant le couvre-feu. La slide présentée met en évidence une pointe aux mois de juillet et août 2023. En fin d'année 2023 et au début de l'année 2024, on observe un infléchissement du nombre de vols au départ, lié notamment aux efforts réalisés par les compagnies aériennes depuis l'hiver 2023-2024.

Un graphique montre la répartition des écarts entre la semaine et le week-end étant considéré que le week-end commence le vendredi soir. Un autre graphique décrit les départs et les arrivées de tous les vols, qu'il s'agisse des écarts, des vols exemptés ou des vols de tolérance. La moyenne de 1,1 vol par nuit pendant le couvre-feu, soit 0,8 écart, représente six fois moins de vols par nuit qu'en 2019, sans prendre en compte les vols exemptés pour raisons sanitaires. 60 % des nuits ne connaissent ni écarts au couvre-feu, ni vols dans la marge de tolérance ni vols exemptés.

La dernière slide donne à voir le nombre d'écarts pour 1 000 vols, avec une simulation des écarts qu'il pouvait y avoir en 2019 établie à partir de tous les vols effectués pendant la plage du couvre-feu qui n'auraient pas été exemptés, rapportés au trafic de 2019, qui était le plus fort et n'a pas été retrouvé ensuite. On observe un trafic plus faible en saison d'hiver, de janvier à mars et de novembre à décembre, et une augmentation qui commence début avril. En 2023, on notait 5,1 écarts pour 1 000 vols, soit une très légère baisse par rapport à 2022, et en 2019, une moyenne de 28 vols entre minuit et 6 heures pour 1 000 vols, soit environ un facteur de 6.

M. LEMASSON nuance le satisfecit présenté par la DGAC. 1,1 vol par nuit en moyenne, c'est toujours trop, puisque cela perturbe le sommeil des riverains. Un avion est un avion de trop, surtout qu'il apparaît sur les histogrammes que certains vols ont lieu en pleine nuit, vers 2 heures du matin. Une diminution est certes constatée, mais il n'y a pas lieu de se satisfaire d'une moyenne divisée par 6 parce que cela ne correspond pas à ce que ressent la population sur le terrain. M. LEMASSON demande une présentation différente.

Il demande par ailleurs à quoi correspond la notion de tolérance. S'il s'agit des cinq minutes autour de la plage horaire du couvre-feu, il n'en est pas fait mention dans l'arrêté. Cela signifie que les 127 vols dits de tolérance sont en infraction.

M. DANTZER regrette que son propos ait pu faire penser à un satisfecit. Ce bilan se veut le plus objectif possible, sans évaluation en bien ou en mal. Il précise par ailleurs que la tolérance évoquée est une tolérance de cinq minutes qui s'applique pour les avions qui partent ou arrivent entre minuit et minuit 05 et entre 5 h 55 et 6 heures. Elle n'est pas précisée dans l'arrêté. Elle est utilisée pour tous les aérodromes qui font l'objet d'un couvre-feu et est acceptée par l'ACNUSA. Elle permet, d'une part, d'éviter de mettre un mur de minuit, qui inciterait les compagnies aériennes à accélérer pour se poser,

ce qui est accidentogène, et d'autre part, de parer à des problèmes de contentieux avec les compagnies aériennes sur les différences de chaîne horaire.

M. FERREIRA partage l'analyse de M. LEMASSON sur la notion de tolérance, qui arrange plus les compagnies que les citoyens survolés. Lorsque l'on sait quand on décolle, on peut toujours planifier à l'avance que l'on peut arriver en retard. Par ailleurs, l'intérêt du couvre-feu est son impact sur le temps de sommeil. Or c'est dans la tranche de minuit à minuit et demi que se produisent le plus d'infractions au couvre-feu. Cette heure est parfois sensible pour les gens qui tentent de s'endormir, au regard du cycle de sommeil. M. FERREIRA souhaiterait aussi qu'apparaissent les effets de bord par rapport au couvre-feu, à savoir les plages de 6 à 8 heures du matin, où le trafic est infernal, et les plages de 22 heures à minuit, en particulier en termes de saisonnalité. Pour que le couvre-feu soit une mesure pertinente du point de vue du citoyen, il est nécessaire de respecter les heures de répit, ce qui implique de restituer aux membres de la CCE des statistiques sur le taux de fréquentation des avions dans les créneaux à la limite du couvre-feu. M. FERREIRA constate également, au regard des chiffres présentés, le rapport mécanique entre l'augmentation du trafic et le nombre de cas de non-respect du couvre-feu. Il relève également que les chiffres ne sont pas significatifs, notamment celle de 1,1 vol en couvre-feu par nuit, qui ne fait pas apparaître les nuits où leur fréquence est beaucoup plus grande. Du point de vue de l'intérêt et de la santé du citoyen, le bilan présenté est loin d'être satisfaisant, même si statistiquement, certaines améliorations sont constatées.

M. ALLARD indique qu'il représente les associations de consommateurs. Malgré ses recherches, il n'a pas trouvé le résultat des dépassements sur les sites officiels de l'État. Ces chiffres devraient être communiqués en transparence, avec le nombre de dépassements par compagnie. Les associations ont l'habitude de procéder à des tests de données, mais le grand public et surtout, les habitants ont le droit d'avoir une visibilité.

M. BEUCHET salue le travail de synthèse réalisé, qui répond au besoin de chiffres et d'indicateurs, nécessaires pour objectiver l'évolution, la trajectoire et l'efficacité des mesures en place. Ces chiffres ne sont pas systématiquement fournis pour les aéroports visés par des mesures de restriction. M. BEUCHET n'en décerne pas pour autant un satisfecit, mais pense que ces éléments permettent de servir l'objectif partagé par les membres de la CCE de réduire de manière raisonnable le nombre de mouvements d'avion pendant le couvre-feu. Leur division par six depuis l'établissement de celui-ci démontre qu'il a des impacts sur le sommeil des riverains. Il y a lieu de s'en féliciter, même si M. BEUCHET reconnaît que ce n'est pas suffisant. Plus de 3,5 millions ont été collectés en deux ans au titre des sanctions, ce qui est un message clair pour les compagnies, qui ont tout intérêt à éviter ces dépassements. Elles prennent des mesures dans ce sens et continueront d'en prendre.

M. LEMASSON relève un certain nombre de contrevérités dans ce propos. Chaque arrêté de restriction d'exploitation de plate-forme impose de mettre sur table un certain nombre de données. Cette obligation a d'ailleurs fait l'objet d'un petit combat pour ce qui concerne l'aéroport Nantes Atlantique, puisque du temps de l'arrêté en vigueur avant le PPBE, des données partiellement tronquées étaient fournies, puisqu'elles ne prenaient pas en compte la tranche de 22 h 30 à minuit, contrairement aux dispositions de l'arrêté. Par ailleurs, M. LEMASSON observe que le satisfecit décerné par l'État sur le bilan est réel, puisque la notion de « six fois moins » résonne dans les têtes, alors que ce n'est pas la réalité, au regard de ce que vivent les habitants, qui, même si c'est six fois moins, continuent d'être réveillés la nuit. Enfin, M. LEMASSON dément le fait que 3,5 M€ ont été collectés, puisque des recours de compagnies aériennes ont mis en suspens la collecte de ces amendes.

M ALLARD souligne qu'il n'a pas été répondu à sa demande de communication transparente.

M. LAIGNEAU indique qu'il s'apprêtait à y répondre. Des précisions seront apportées dans le bilan 2024 de la haute saison estivale qui sera réalisé avant la fin de l'année. Il ajoute que le bilan d'ordre qualitatif, qui fait apparaître nommément les compagnies concernées, figure déjà sur le site de l'ACNUSA. Ces données pourront être consolidées dans le bilan qui sera réalisé dans le cadre des échanges. En tout état de cause, les différents points soulevés seront notés au compte rendu pour envisager dans quelle mesure chacune des demandes formulées pourra être intégrée au bilan 2024.

M. ALLARD signale que les données ne sont pas accessibles au grand public. Des données très techniques sont publiées sur le site de la préfecture, mais M. ALLARD souhaiterait que l'impact soit lisible pour l'ensemble de la population.

M. LAIGNEAU maintient qu'une consolidation pourra le préciser.

M. WEISS souligne que le fait de mettre les sanctions avec le nom des compagnies aériennes sur la place publique est encadré par la loi. Il n'est pas possible de le faire de manière unilatérale. On encourt des risques juridiques et de contentieux. En tout état de cause, ce n'est pas prévu dans les dispositions en vigueur.

M. FERREIRA a bien noté la volonté de ne pas pointer une compagnie aérienne par rapport à une autre, même si cela se sait. Le collectif des citoyens exposés au trafic aérien est opposé au « compagnies bashing ». Rien n'empêche néanmoins d'indiquer des chiffres et des indicateurs de manière lisible et simple. La synthèse et le bilan pourraient être publiés sur le site du projet de réaménagement de l'aéroport, sur lequel pourraient également figurer des indicateurs anonymisés collectés mensuellement. Le site a été conçu pour cela et s'inscrivait d'ailleurs dans l'une des 31 mesures.

M. LAIGNEAU propose d'ajouter ces suggestions au compte rendu.

### **3. Avis de la commission sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique.**

M. LAIGNEAU indique qu'une part significative de propositions et de demandes de modifications issues des échanges du 15 janvier ont été prises en compte par la DGAC. La procédure est bien avancée, puisque la consultation publique a eu lieu et qu'une synthèse des 237 contributions a été faite. L'avis de la CCE est aujourd'hui sollicité.

M. GUITTET présente les modifications apportées au projet d'arrêté. Il rappelle que l'avis de la CCE est sollicité dans un calendrier qui est très contraint pour permettre l'adoption de l'arrêté avant la période estivale. Le recueil de son avis constitue une étape obligatoire pour pouvoir publier l'arrêté modifié.

Un premier projet a été présenté à la CCE le 15 janvier. L'ACNUSA, saisie sur le projet d'arrêté, avait émis des recommandations, qui ont donné lieu à des échanges constructifs. S'en sont suivies des modifications de l'arrêté modificatif du couvre-feu, qui ont déjà été soumises à la concertation.

En premier lieu, la rédaction proposée en CCE le 15 janvier ne mettait pas l'accent sur les efforts demandés aux compagnies pour faire valoir les raisons indépendantes de la volonté du transporteur et ne devait pas leur permettre de s'exonérer de leurs responsabilités en cochant cette simple case. Un niveau d'effort minimum leur était demandé, conformément à la pratique de l'ACNUSA. L'arrêté, dans sa première version, n'était pas explicite sur ce point. L'ACNUSA a formulé des propositions de rédaction dont il a été très largement tenu compte dans la nouvelle version présentée. L'extension de la procédure de notification aux départs préalable a également été demandée et prise en compte dans le projet soumis à la consultation du public. Par ailleurs, les raisons indépendantes sont caractérisées par leur nature, leur origine, leur ampleur ou leur caractère habituel et il est demandé, conformément à la pratique de l'ACNUSA et à ses recommandations, de tenir compte des efforts réalisés par les transporteurs aériens pour minimiser les retards ou l'impact des aléas d'exploitation sur le respect du couvre-feu. Ces modifications concernent la partie haute de l'arrêté.

Des modifications de nature rédactionnelle ont par ailleurs été apportées. Une partie a été supprimée à travers la mise en facteur de la nature des événements susceptibles d'affecter la sûreté ou la sécurité.

Le changement majeur apporté à l'article 1 est donc la prise en compte explicite, dans l'arrêté modificatif, des efforts demandés aux compagnies aériennes pour faire valoir l'existence de raisons indépendantes susceptibles de justifier des mouvements en période de couvre-feu.

Par ailleurs, la procédure de notification préalable a été étendue aux retards. Dans la première version, seules les arrivées en période de couvre-feu devaient faire l'objet d'une notification. Des précisions sur

la façon dont les modalités de ces notifications sont portées à la connaissance des usagers sont apportées.

Une consultation du public a été ouverte sur la base de ce projet modifié.

M. WEISS présente le bilan de la consultation. Il indique que le travail est encore en cours, puisque la consultation du public donnera lieu à la publication d'une synthèse avec réponse de la DGAC sur la plupart des questions et items soulignés à cette occasion. La consultation a eu lieu du 5 au 25 février 2024. Elle a recueilli 239 contributions, dont il convient de retirer 18 doublons, qui sont des messages envoyés mécaniquement par la même personne dans le même laps de temps. 221 contributions seront donc traitées dans la synthèse, dont l'objectif de publication se situe dans la première quinzaine du mois d'avril, au regard des délais incompressibles de publication sur le site Internet du ministère.

Le bilan provisoire et à grands traits dressé par M. WEISS s'appuie sur les commentaires qui ont été étudiés à ce jour. 41 % de ces expressions ne sont pas directement liées au projet d'arrêté et recommandent de nouvelles mesures de restriction dans des phases ultérieures ou un élargissement des horaires existants, parfois avec une différenciation entre la semaine et le week-end. Elles recommandent également de lancer une nouvelle étude d'impact selon l'approche équilibrée. À l'inverse, des voyageurs et des acteurs économiques ont demandé l'assouplissement du couvre-feu.

37 % des expressions concernent l'application de l'arrêté actuellement mis en œuvre, notamment en lien avec l'arrêté modificatif. Beaucoup de commentaires font état des nuisances subies et du faible respect des restrictions, d'un manque d'adhésion au couvre-feu dit en programmation. D'autres commentaires le plébiscitent en l'état et ne comprennent pas la volonté de renforcer les restrictions.

11 % des expressions s'attardent sur la liste des raisons indépendantes, et souhaitent que le terme « notamment » figurant dans la définition soit retiré. Certains estiment que la liste est trop limitative, d'autres, au contraire, qu'elle est trop étendue. L'événement le plus cité est l'événement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée.

La DGAC considère que les commentaires qui seront utiles pour les prochaines étapes ne remettent pas en cause l'économie générale du texte. Le projet d'arrêté soumis ce jour à la commission est donc identique à celui qui a été proposé à la consultation du public.

M. WEISS rappelle les étapes de la procédure et le calendrier de mise en œuvre. Le projet a déjà été mis à la disposition du public, conformément au code des transports. Il est soumis ce jour à l'avis de la CCE. Il reste à recueillir l'avis de l'ACNUSA, à une date prévue le 3 avril prochain, avant la signature des deux ministères compétents, en l'occurrence, le ministre en charge de l'Environnement et celui en charge de l'Aviation civile, prévue en mai. Cet arrêté entrera en vigueur le lendemain de sa publication dans le Journal officiel, visée au début du mois de juin.

M. GUITTET précise qu'il s'agit d'une révision à droit constant. De nombreuses demandes sont relatives à la mise en place d'un couvre-feu strict, mais il ne peut y être donné suite dans le cadre d'une révision de l'arrêté. Ce qui permet de mettre en place une nouvelle restriction d'exploitation ou simplement de durcir la restriction existante est l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE), qui est codifiée et suivie de près par la Commission européenne.

Un calendrier prévisionnel est proposé. Deux éléments de contexte importants doivent être rappelés. C'est l'articulation de l'EIAE avec le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), liée au fait que le quatrième pilier pour réduire les nuisances sonores sur un aéroport, qui porte sur les restrictions, ne peut théoriquement être mis en œuvre que s'il est constaté un problème de bruit résiduel après avoir traité l'ensemble des trois premiers piliers, en l'occurrence, la réduction du bruit à la source, la gestion des procédures de vol et les mesures d'urbanisme. À cet égard, c'est le PPBE qui permettra de caractériser l'existence de problèmes de bruit et « d'épuiser » les trois premiers piliers pour engager ensuite, en conformité avec la réglementation européenne, l'analyse du quatrième pilier dans le cadre de l'EIAE. Le deuxième élément de contexte important est l'absence de titulaire de la concession aéroportuaire, qui doit être prise en compte par l'EIAE.

S'agissant du calendrier prévisionnel, la durée prévisionnelle d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée est de neuf mois. Elle est lancée par une CCE. En l'occurrence, elle pourrait être lancée à l'issue de l'établissement du PPBE, en fin d'année. Courent ensuite des délais incompressibles liés aux contraintes réglementaires entre la remise des conclusions de l'étude et la mise en place de restrictions. Ce calendrier pourrait conduire à la mise en place d'un nouvel arrêté au cours du deuxième semestre 2026. Ce calendrier est indicatif.

M. LEMASSON indique avoir beaucoup de choses à dire mais manquer de matière, puisque l'analyse des différentes contributions ne donne pas à voir le contenu des expressions recueillies. Dans ces conditions, il lui paraît compliqué d'émettre un avis en séance. Il se réfère dès lors à l'avis des collectivités qui portent la plate-forme sur leur territoire. Celles-ci évoquent conjointement deux sujets. Le premier est relatif au point IV.-b) de l'article 1 à propos des vols programmés entre 6 h 30 et 9 heures qui seraient potentiellement autorisés à décoller avant 6 heures. Ce point n'a pas vocation à rester dans le texte, puisqu'il n'y a pas de sujet d'économie globale, sachant que les programmations sont organisées en lien avec COHOR, notamment. Le deuxième sujet est celui du point 6 du paragraphe c), notamment sur l'exploitation de l'aéronef au sol étant sous la responsabilité de la compagnie aérienne. Il est dit aujourd'hui que s'il y a un défaut d'exploitation de l'avion au sol, il serait tout de même autorisé à décoller, après réparation. Ce point mérite d'être revisité. Ce ne serait pas non plus une remise en cause de l'économie globale du projet, donc de l'écriture de cet arrêté à droit constant. M. LEMASSON évoque sans s'y attarder quelques éléments de nature générale, notamment sur la classification acoustique, certains chapitres, en particulier le chapitre 3, étant loin d'être celui qui devrait être retenu. Ces observations ont trait à la partie de l'arrêté modificatif qui ne sera pas modifiée. M. LEMASSON annonce qu'en ce sens, sa voix sera contraire.

S'agissant des annonces concernant l'EIAE, M. LEMASSON rappelle qu'il existait bien un arrêté avant l'élaboration d'un PPBE à l'aéroport Nantes Atlantique, qui a même été modifié avant la validation du PPBE de 2020. En termes de calendrier, il importe de tenir la période estivale 2026, donc de viser un bilan au mois d'avril et non au mois d'août. Cette échéance nécessite d'aller plus vite dans deux étapes. La procédure de réfection du PPBE, proposée en décembre 2024 pour une application dès janvier 2025, devrait être avancée de plusieurs mois. Cela ne nécessiterait pas un travail très conséquent à organiser, au regard de la base solide déjà constituée et des travaux déjà engagés, qui devraient se terminer à la fin avril. La rédaction définitive du PPBE pourrait donc être anticipée, ce qui permettrait ensuite de lancer l'EIAE plus tôt qu'au mois de janvier 2025 et ainsi, de gagner du temps pour être opérationnels à l'été 2026.

M. ALLARD croit avoir compris que l'arrêté proposé au vote ce jour est le même que celui présenté lors de la CCE du mois de janvier, amendé selon les observations émises lors de cette CCE. Il ne tient donc pas compte des contributions issues de la consultation. M. ALLARD se demande dès lors à quoi sert la concertation.

M. LAIGNEAU propose à la DGAC de répondre à cette première série d'observations et d'ouvrir ensuite un nouveau temps pour les questions.

M. GUITTET, évoquant l'article VI.-b) et les départs programmés, admet que l'on peut considérer qu'il conviendrait d'interdire ces départs. Mais aujourd'hui, ces départs ne sont pas prohibés, si une compagnie aérienne est en mesure de faire valoir des raisons indépendantes qui l'auraient conduite à partir par anticipation, ce qui est peut-être purement hypothétique, puisque ces cas sont devenus très marginaux. Néanmoins, M. GUITTET fait la différence entre ce qui est interdit et ce qui ne se pratique plus. La DGAC préfère donc ne pas toucher à ce point et viser les 20 %.

M. LEMASSON souligne que le droit a bougé.

M. GUITTET, s'agissant de l'exploitation de l'aéronef au sol, aborde la question de l'exhaustivité de la liste des raisons indépendantes, avec un débat sur la présence du mot « notamment », fréquemment mise en cause dans la concertation, et la nécessité d'établir une liste suffisamment complète des événements susceptibles de constituer des raisons indépendantes de la volonté des transporteurs. Lors de la réunion de CCE du 15 janvier et en « groupe contact », cet alinéa avait été illustré par des exemples de problèmes techniques entrant dans cette catégorie, que rappelle M. GUITTET. La DGAC considère qu'il est important de maintenir ces raisons.

Au sujet de l'EIAE, les discussions avec la Commission européenne sur des pratiques relevées lors de la précédente EIAE ne se sont pas bien passées, même si un arrêté a pu être publié. La Commission s'est montrée très dure avec des États qui ne respectaient pas rigoureusement ses règlements. C'est pourquoi la DGAC est attentive au respect des étapes et entend veiller au bon déroulement de la procédure définie par les textes. M. GUITTET comprend néanmoins qu'il serait intéressant de pouvoir appliquer le nouvel arrêté dès la saison estivale de 2026, ce qui nécessiterait d'accélérer les travaux sur le PPBE. De nombreuses EIAE ont été lancées par d'autres DSAC. À Lille, l'étude est compliquée et a pris beaucoup de retard. À Orly, des travaux avaient déjà été réalisés et l'autorité compétente partait sur des bases plus riches, mais a dû s'imposer une énorme pression pour aboutir et rendre ses conclusions dans le calendrier prévu. Il y a des enjeux de qualité et de transparence qui nécessitent du temps. En pratique, même avec la meilleure volonté du monde, il est difficile de raccourcir les délais. M. GUITTET entend cependant l'appel émis en ce sens par M. LEMASSON.

S'agissant de l'interrogation de M. ALLARD au sujet de l'utilité des consultations, M. GUITTET souligne que le projet d'arrêté avait déjà été diffusé auparavant et avait fait l'objet d'une consultation non réglementaire, mais qui avait permis de faire évoluer le texte, puisque l'ACNUSA en avait été saisie et avait émis des recommandations, qui ont été prises en compte. Cette première phase de concertation a permis d'avancer fortement sur le projet d'arrêté. M. GUITTET indique par ailleurs que le calendrier permettant de le faire entrer en vigueur avant l'été est très tendu. Il est conscient du souhait général d'avoir une présentation fine et exhaustive des contributions recueillies dans le cadre de la consultation, mais celle-ci s'est terminée le 25 février et le règlement intérieur requérait d'envoyer le projet d'arrêté avec dix jours d'anticipation. Cela ne laissait que dix jours pour analyser les contributions restantes. C'est pourquoi l'analyse s'est concentrée sur les contributions qui apparaissaient de nature à modifier l'économie générale du projet. Or de nombreuses expressions n'entrent pas dans le cadre, puisqu'elles se traduiraient par des modifications qui excéderaient le droit constant. Elles ne conduisent pas à proposer en CCE, pour l'avis formel demandé par les textes, une révision du projet d'arrêté. Il en sera néanmoins tenu compte pour les prochaines étapes.

M. FERREIRA estime que cet arrêté modificatif n'apporte rien du point de vue des citoyens. Il a pour objectif de faciliter l'exploitation et donc l'activité des compagnies aériennes pour cet été. Il était urgent de le sortir pour leur faciliter la tâche. Il rappelle qu'il avait été demandé que soit montré l'impact des conditions permettant de déroger au principe du couvre-feu sur la durée d'application de celui-ci, à savoir un an et demi. Ces chiffres n'ont jamais été communiqués. M. FERREIRA est persuadé qu'à l'été 2024, le respect du couvre-feu ne sera pas amélioré, au contraire : son non-respect sera encore plus légitimé. En cela, le COCETA rejette complètement l'exercice qui vient d'être fait. Ce n'est pas une question de temps. C'est parce que par principe, le recueil de l'avis du public est un processus qui est mis en place par obligation. Mais il n'est pas obligatoire d'en tenir compte. M. FERREIRA relève d'ailleurs la formule selon laquelle les contributeurs « se sont attardés » sur la liste des raisons indépendantes de la volonté des transporteurs. Il objecte qu'ils ne s'y sont pas « attardés ». Le fait qu'ils pointent cet élément témoigne qu'il existe un vrai sujet et que tout le monde comprend qu'un blanc-seing est donné aux compagnies pour faire ce qu'elles veulent. Le COCETA considère que ce processus n'a aucun sens et que cet arrêté a simplement vocation à faciliter les choses pour les transporteurs.

Sur le fond, M. FERREIRA évoque le point 5 de l'article 1.-c), qui mentionne « un événement susceptible d'affecter la sûreté ou la sécurité d'un vol ». Il demande quelle est la différence avec le cas d'« un aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol et de sûreté » (article 4) et si la première proposition a vocation à abroger la seconde.

M. GUITTET indique, s'agissant de l'impact du couvre-feu pendant l'année et demie de son application, que les modifications du projet d'arrêté adoptées s'alignent sur la pratique de l'ACNUSA, avec, en outre, la mise en place d'une procédure de notification valable pour interdire explicitement les vols, dont l'effet ne peut pas encore être évalué parce qu'elle n'est pas encore en place. La pratique de l'ACNUSA est donc sécurisée face aux contentieux en cours.

Évoquant l'impact du projet d'arrêté sur la période estivale, M. GUITTET estime que le couvre-feu ne sera pas moins respecté qu'avant. Ce sera plutôt le contraire, grâce à la procédure d'opposition après la notification.



M. WEISS explique de son côté que la différence entre les deux alinéas relatifs à l'urgence et à la sécurité tient au fait que l'article 4 prévoit des exemptions absolues à toutes les dispositions des articles 1 et 2 dès qu'un avion est en situation d'urgence, pour pouvoir appliquer les procédures nécessaires afin de dégager immédiatement le trafic. En revanche, l'article 1 concerne les raisons indépendantes de la volonté du transporteur, qui répondent toujours à des événements dont l'origine, la nature, l'ampleur ou le caractère inhabituel ont un effet sur l'exploitation normale. Il y a une différence de degré entre le premier cas, qui est une urgence absolue immédiate, et le deuxième, qui est un événement d'ampleur mais qui ne nécessite néanmoins pas une prise en charge immédiate par l'ensemble des parties prenantes des services de la circulation aérienne.

M. FERREIRA avait compris qu'en effet, il s'agit d'anticiper le risque que cela devienne quelque chose de grave, de la même manière que l'on anticiperait la possibilité qu'un problème technique qui n'est pas gravissime le devienne. Ce sont autant d'exemptions que l'on peut faire, de la même manière que pour une grève qui, on ne sait jamais, pourrait avoir des conséquences. M. FERREIRA souligne que M. WEISS a montré par sa réponse que l'on était en train de généraliser ce qui était des exceptions.

M. CHAUCHET demande s'il peut être acté ce jour que la procédure de rédaction du PPBE sera avancée, puisque les travaux devraient a priori se terminer avant l'été. Cela permettrait d'avancer également la réalisation de l'EIAE et donc, d'envisager une entrée en vigueur du nouveau décret pour l'été 2026.

M. GUITTET estime qu'il est difficile de s'engager, au regard des préalables pour la date de lancement de l'EIAE, d'autant plus que la DGAC n'est plus l'autorité compétente. C'est désormais du ressort du préfet. Il appartient au préfet de définir le niveau de confort dont il souhaite disposer pour réaliser l'étude. Une EIAE ne se lance pas à partir de rien. Elle doit s'appuyer sur des études de bruit qualifiées. La préfecture se tournera peut-être vers la DGAC, qui a l'expérience des EIAE.

M. LEMASSON objecte qu'il ne s'agit pas de réduire le temps de l'étude de l'EIAE mais d'avancer son lancement. La construction de la nouvelle version du PPBE devrait pouvoir démarrer avant l'été. S'il peut être acté dès le mois de septembre, cela représentera un gain de six mois.

M. CHAUCHET souligne qu'il ne s'agit pas d'une obligation de résultat mais d'une obligation de moyens à mettre en place.

M. LAIGNEAU ne s'engage pas sur une date de départ mais prend note de ces remarques. Il reconnaît qu'il y a un enjeu à avancer celle-ci. Le point figurera au compte rendu pour que le préfet puisse arbitrer sur cette question.

M. FERREIRA demande si contrairement à l'arrêté en vigueur, il serait possible de mettre en place des indicateurs permettant d'objectiver la pertinence de ce qui a été réalisé. M. GUITTET a dit que puisque le projet d'arrêté s'alignait sur les pratiques de l'ACNUSA, il devrait porter ses effets. La saison va commencer à la mi-avril. Des indicateurs sont communiqués sur le couvre-feu, mais il en faudrait aussi sur les dérogations qui ont été acceptées. Il n'est pas suffisant de communiquer sur les éléments qui ne sont pas soumis à l'ACNUSA parce qu'ils sont couverts par l'arrêté. L'intérêt est aussi de pouvoir mesurer l'impact de l'arrêté.

Pour M. LAIGNEAU il va de soi que par construction, le bilan devra tenir compte de l'arrêté modifié. Il est entendu que les précisions demandées précédemment portant sur les indicateurs et l'analyse quantitative seront données. Cela a également été mis au compte rendu.

M. BEUCHET entend les arguments présentés pour faire avancer l'EIAE. Il se dit consterné et en appelle à l'esprit des textes de loi tels qu'ils sont écrits. Le PPBE repose sur trois piliers plus un. Il demande si, à Nantes, les trois premiers piliers ont été « essorés » pour ensuite, conclure qu'il n'est plus possible de rien faire sur ces trois piliers avant d'en ouvrir un quatrième, celui des restrictions d'exploitation. M. BEUCHET a l'impression que ces trois piliers ne sont plus évoqués et qu'il est évident que des restrictions vont être ajoutées. La France est à la pointe dans ce domaine, en Europe, puisque dix aéroports sur douze se sont lancés dans cette démarche. M. BEUCHET ne comprend pas pourquoi, à Nantes, malgré cette avance, on s'impatiente d'un calendrier de neuf mois et pourquoi l'on veut

engager de nouvelles restrictions. Il ajoute que d'un point de vue juridique, cela ne tient pas. Ni les textes ni l'OACI ne disent que s'il y a un décibel de bruit, il faut prendre des mesures de restriction. Il y a un rapport coût/efficacité, mais cela n'autorise pas à ne faire aucun cas des textes et à n'envisager que des restrictions. Le pilier des restrictions n'intervient qu'après la réalisation d'un bilan objectif, partagé et approfondi des autres piliers.

M. LAIGNEAU note cette observation. Il replace la discussion sur le sujet à l'ordre du jour, celui du projet d'arrêté et de la liste qui fait débat.

M. BEUCHET indique que s'agissant de l'arrêté, il n'est pas question d'étendre des situations qui exempteraient les compagnies de respecter le couvre-feu. Elles créent des *buffers*, c'est-à-dire des programmations tampon qui permettent d'éloigner les départs et les arrivées du couvre-feu. Elles ne souhaitent pas multiplier des situations qui les mèneraient devant l'ACNUSA. L'arrêté ne sert pas à créer de nouvelles situations pour qu'elles puissent en profiter. M. BEUCHET est persuadé que si l'arrêté entre en vigueur, dans le bilan de son application, lorsqu'il sera réalisé, il n'y aura pas d'augmentation des cas de manquement au couvre-feu. Les compagnies prennent au contraire des mesures pour les limiter parce qu'elles veulent limiter le nombre de saisines de l'ACNUSA. L'objet du projet d'arrêté est de simplifier la lecture, l'interprétation et le jugement des écarts. Le texte actuel était soumis à interprétation et l'ACNUSA manquait de marqueurs et d'indicateurs à opposer aux transporteurs qui invoquaient des événements indépendants de leur volonté.

M. CHAUCHET souligne que M. BEUCHET est dans son rôle, mais fait valoir que sur le terrain, la pression, pour les élus et pour les citoyens, est très forte depuis des années. Il est nécessaire d'avancer. Pour cela, les trois piliers sont importants mais le quatrième l'est également.

M. LAIGNEAU invite les participants à émettre des remarques contribuant aux avis sur le texte.

M. AURAY revient sur l'emploi du terme « notamment ». Une jurisprudence a été établie sur ce qui était autorisé ou non. Si d'autres sujets se présentent, ils feront à nouveau jurisprudence et seront intégrés dans un nouveau projet d'arrêté dans deux ou trois ans. Pourquoi vouloir maintenir le terme « notamment », contre les avis qui ont été émis ? M. AURAY pense que cela n'a aucun sens.

M. WEISS fait valoir que la révision de l'arrêté se fait à droit constant. Cela permet de préciser les choses mais n'autorise pas à dire que la liste est limitative. Il s'agit de sécuriser le texte sur le plan juridique. M. WEISS souligne par ailleurs que les décisions de l'ACNUSA ne font pas jurisprudence. C'est une pratique de l'ACNUSA et c'est le tribunal administratif, qui est saisi en cas de contentieux, qui fait la jurisprudence. En l'occurrence, le tribunal a déjà eu l'occasion de se prononcer sur la notion de raison indépendante et estime que cela doit se traiter au cas par cas. Cela justifie l'emploi du mot « notamment » puisqu'il n'est pas possible de limiter par un nouveau texte à droit constant l'interprétation des raisons indépendantes de la volonté du transporteur.

M. LEMASSON comprend cette logique mais la comprend moins lorsqu'il demande en vain depuis plusieurs semaines de pouvoir analyser l'efficacité de l'arrêté au regard de l'étude initiale qui avait amené au choix de ce scénario. Aucun élément ne permet de vérifier si l'étude menée à l'époque se confirme. Où est-on en matière de réduction des nuisances, de nombre de riverains exposés aux nuisances, d'impact sur la santé, de pertes d'emploi et de pertes de chiffre d'affaires ? Est-on au-delà ou en deçà de ce qui avait été imaginé dans l'étude ? Disposer de ces informations permettrait de dire, à droit constant, qu'il est possible d'en faire davantage ou malheureusement, qu'il faudra en rester au niveau prévu initialement.

M. GUITTET indique avoir entendu la demande d'évaluation sur la base de l'EIAE. Elle n'est pas facile parce que les écarts liés au couvre-feu sont évalués par rapport à une évaluation de pratiques qui n'étaient pas forcément les mêmes au moment de l'étude. Il existe toujours un aléa dans les prévisions. Il faut se poser les bonnes questions et trouver les bons indicateurs. M. GUITTET assure vouloir répondre aux questions posées mais n'est pas en mesure d'y répondre sans approfondir le sujet. Une réponse sera apportée un jour, et le plus tôt sera le mieux.

M. LAIGNEAU invite à passer au vote.

M. LEMASSON signale avoir eu une procuration de Mme Veyrac, de la SNPN, datée du 9 mars, que la préfecture ne semble pas avoir reçue, et une procuration sur table de M. QUÉRO datée du 14 mars. Sachant qu'il ne peut voter trois fois, il demande pour lequel de ces deux membres il doit voter.

*Le vote de Mme VEYRAC ne peut être pris en compte faute de transmission de sa procuration à la préfecture.*

M. LAIGNEAU rappelle que seuls les titulaires votent. Le vote se fait par collège. En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante. Un avis favorable ne préjugerait pas de considérants tenant compte des remarques émises à la suite de la présentation de l'arrêté. Il peut donc être émis un avis favorable avec réserves ou avec considérants.

M. RAVIER précise, en explication de vote, que l'Atelier citoyen considère qu'il n'est pas assez expert pour voter de façon éclairée mais s'appuie sur l'ACNUSA. Il semble que le texte soumis au vote soit dans la droite ligne des recommandations de l'ACNUSA. L'Atelier citoyen ne peut donc qu'appuyer ce texte.

***Le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique est adopté à la majorité (14 avis favorables – 6 avis défavorables – 3 abstentions).***

La séance est levée à 12 heures.

Le président de séance,

Olivier LAIGNEAU

