

Couvre-feu: de graves

AÉROPORT. En vigueur depuis un an, le couvre-feu censé bannir les vols de nuit est trop souvent piétiné. L'autorité de contrôle prône des mesures écartant les avions trop bruyants.

PresseOcéan: quel bilan tirez-vous du couvre-feu en place à Nantes Atlantique ?

Gilles Leblanc : « En 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 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. Nous avons 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 préfectoral 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 ?

« Parmi les 66 dossiers tranchés, 48 amendes administratives ont été infligées. 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 lors des premiers mois. Les amendes relatives à 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 égale-



Gilles Leblanc, président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires depuis avril 2018.

Photo SD

ment alourdie de 5 000 €.

Ces peines peuvent paraître assez clémentes...

« L'enjeu, ce n'est pas le montant de l'amende, mais que les compagnies 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. Cela veut dire que les compagnies ne respectent pas le territoire sur lequel elles

opèrent. »

Comment se passe le début d'année ?

« La situation demeure préoccupante. 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. Cette situation est absolument anormale, cette dérive ne doit pas se poursuivre. »

Comment renforcer le couvre-feu ?

« Certains aéroports sont régis par des notions de pla-

fonnement 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. 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. 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. On pourrait 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. »

Propos recueillis par Yan Gauchard

BIO EXPRESS

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

infractions et des lacunes



Six fois plus d'infractions qu'à Orly

Mauvais bilan. Outre Nantes Atlantique, trois aéroports français sont soumis à un couvre-feu : Orly, Beauvais et Bâle-Mulhouse, rapporte Gilles Leblanc, président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. Seules une cinquantaine d'infractions ont été relevées en 2022 à Orly. Soit six fois moins qu'à l'aéroport nantais. « Sitôt l'heure du couvre-feu atteinte, l'administration accorde très peu de dérogations pour l'atterrissage d'avions à Orly et ordonne aux compagnies aériennes de se dérouter à Roissy », note Gilles Leblanc, pour nuancer ce bilan. Reste ce constat, indubitable : « A Nantes, on s'attendait à comptabiliser 50 à 60 infractions en 2022. Là, le volume atteint est déraisonnable ».

Photo archives PO-RB

« On devrait être à 12 millions d'euros de pénalités »

Le Collectif des citoyens exposés au trafic aérien dénonce une tolérance de 5 minutes accordée par les autorités depuis l'entrée en vigueur du couvre-feu censé bannir les vols entre minuit et 6 heures du matin à Nantes Atlantique.

Du mieux, inmanquablement, mais pas de miracle. Paolo Ferreira ne tire pas un bilan fameux de la mise en place, il y a un an, du couvre-feu censé bannir, sauf urgences, les décollages et atterrissages à l'aéroport de Nantes de minuit à 6 heures du matin.

Évidemment, il y a moins de vols nocturnes dans le ciel de la métropole, admet le président du Coceta (Collectif des citoyens exposés au trafic aérien). Mais l'embellie reste « relative » et « aléatoire ». Plus de 300 infractions ont été constatées durant l'année écoulée. Certaines compagnies maintiennent un planning de vols commerciaux trop « musclé », générant un débordement du trafic sur le créneau horaire interdit. À cet égard, Paolo Ferreira dénonce la tolérance de



Paolo Ferreira, président du Coceta.

Photo archives PO

5 minutes accordée par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), en charge de relever ces infractions. Et tonne : « Il faut un respect franc, net et massif du couvre-feu ». L'intéressé se désolé aussi du faible montant des sanctions collectées à ce sta-

de : « Ce n'est pas seulement dû aux délais d'instruction des procédures », souligne-t-il. Quand bien même les sociétés enfreignant le couvre-feu sont passibles d'une amende de 40 000 €, les pénalités infligées tournent plus souvent autour de 15 000 € ».

Pour le président du Coceta, « le compte n'y est vraiment pas ». « Avec plus de 300 vols hors des clous, s'il appliquait la sanction maximale pour dissuader les compagnies de recommencer, on devrait être à 12 millions d'euros de pénalités », tempête-t-il.

« Équation impossible »

Paolo Ferreira, qui aspire à une extension du couvre-feu jusqu'à 7 heures du matin afin de coller aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé en matière de sommeil, estime que l'équation de Nantes Atlantique est intenable, sauf limitation du trafic ou démantèlement de l'infrastructure, option qui a sa préférence. « Le réaménagement de l'aéroport vise à accueillir 10,7 millions de passagers

par an en 2040, soupire-t-il. Plus le trafic va s'intensifier, plus les nuisances vont augmenter. Et plus on comptera de violations du couvre-feu. C'est mécanique... » Et l'homme de rajouter une touche de ténèbres au tableau : « La situation va se dégrader à Nantes avec la mise en place en 2025 du système de guidage de précision pour favoriser le panachage des trajectoires des avions. Les gens ne vont pas être déçus quand ils vont s'apercevoir que leur ville va être plus souvent survolée ». Sentence implacable à la clé : « L'augmentation du trafic n'est pas compatible avec la protection de l'environnement et des habitants », tonne Paolo Ferreira, qui promet d'attaquer le futur contrat de concession de l'aéroport.

Y.G.