

Arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

L'arrêté soumis à la consultation du public du 5 au 25 février 2024 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. Il n'a toutefois pas vocation à modifier la nature du couvre-feu en vigueur, et ne peut pas notamment introduire de nouvelles restrictions d'exploitation.

Ces dispositions nouvelles, prévues à l'article 1^{er} de l'arrêté 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.

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.

A l'issue de la consultation, 239 contributions ont été traitées dont 237 déposées sur la plateforme de la consultation du public et 2 transmises par courrier. Parmi elles, 18 doublons ont été retirés. Ainsi au total, 221 contributions comportant 349 expressions (avis thématique, question...) ont été identifiées, analysées et synthétisées.

Les commentaires analysés illustrent la difficulté d'assurer le « juste équilibre » entre la préservation légitime de la qualité de vie des populations survolées et le maintien d'une activité économique majeure, essentiel à l'échelle des territoires.

Par ailleurs, 142 contributions n'entrent pas *stricto sensu* dans le périmètre de la consultation, portant sur des sujets à traiter indépendamment, comme des demandes de renforcement -ou au contraire d'assouplissement- du couvre-feu, des questionnements quant au projet de réaménagement de l'aéroport (évolution des trajectoires, de la piste, rénovation de l'aérogare...), des demandes de renforcement du dispositif d'aide à l'insonorisation pour les riverains ou des propositions d'alternatives au transport aérien.

La DGAC a analysé l'ensemble des contributions recueillies dans le cadre de la consultation du public.

Les observations formulées ne remettent pas en cause l'économie générale du texte et ne justifient donc pas de modifier le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique, dans sa version soumise à la consultation du public.