

CONSEIL D'ETAT

SECTION DU CONTENTIEUX

REQUETE ET MEMOIRE

POUR :

L'association Collectif des citoyens exposés au trafic aérien (COCETA), dont le siège est à l'espace Vie Locale, 41 rue des frères Rousseau, à Saint-Aignan de Grand Lieu (44860), représentée par son président en exercice et dument habilité à cet effet

CONTRE :

L'arrêté du 23 mai 2024 du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires et du ministre délégué chargé des transports modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique

FAITS

1. L'aéroport de Nantes-Atlantique est la propriété de l'Etat.

Il est actuellement géré par la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest.

A la suite de l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes, la direction générale de l'aviation civile (DGAC), maître d'ouvrage, a lancé une procédure de mise en concurrence afin de charger un futur concessionnaire du réaménagement de Nantes-Atlantique et de l'exploitation des aéroports de Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire Montoir.

Dans le cadre de la concertation préalable qui s'est déroulée du 27 mai au 31 juillet 2019, l'Etat a pris certains engagements vis-à-vis des populations riveraines consistant notamment en l'adoption d'un couvre-feu.

Par un arrêté du 28 septembre 2021, le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, a soumis l'aérodrome de Nantes-Atlantique à certaines restrictions d'exploitation concernant les vols de nuit, dont un « couvre-feu en programmation » de minuit à 6 heures. Cet arrêté est entré en vigueur le 8 avril 2022.

2. Par un courrier du 31 janvier 2024, l'association COCETA, exposante, a demandé au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires de renforcer les restrictions d'exploitation concernant les vols de nuits au sein de l'aérodrome de Nantes-Atlantique.

Plus précisément, elle a demandé, d'une part, l'abrogation :

- du a) du IV de l'article 1^{er} de l'arrêté du 28 septembre 2021 en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ;
- du b) du IV de l'article 1^{er} de l'arrêté du 28 septembre 2021 ;
- de la décision de la DSAC, révélée par la publication du bilan de la DGAC du 7 avril 2023, de ne transmettre aucun procès-verbal à l'ACNUSA pour les vols de nuit ayant lieu avant 0 heure 05 ou après 5 heures 55.

D'autre part, elle a demandé au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires :

- d'assurer la publication mensuelle des données de suivi du couvre-feu incluant, pour chaque mouvement détecté, la date, l'heure précise, le transporteur, l'aéronef et sa trajectoire de vol ;

- de porter le plafond des amendes applicables en matière de restriction des vols de nuit à 100 000 € et d'affecter le produit de ces amendes au fonds de compensation Nantes-Atlantique (FCNA).

Elle a également demandé au préfet de la Loire-Atlantique, par un autre courrier du 31 janvier 2024, de réaliser une étude d'impact selon l'approche équilibrée prévue par le règlement (UE) du 16 avril 2014.

Des décisions implicites de rejet sont nées du silence gardé par le ministre et le préfet pendant deux mois.

3. Parallèlement, le ministre chargé des transports a entrepris une modification de l'arrêté du 28 septembre 2021.

Un projet d'arrêté modificatif a été soumis à la consultation du public du 5 au 25 février 2024. Une synthèse de cette consultation a été publiée en avril 2024¹.

La commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique a émis un avis le 15 mars 2024.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a également émis un avis, le 3 avril 2024.

Par un arrêté du 23 mai 2024 (**Pièce n° 1**), le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires et le ministre délégué chargé des transports ont modifié l'arrêté du 28 septembre 2021.

Ils ont notamment ajouté des dispositions permettant aux transporteurs aériens de déroger de façon plus courante au couvre-feu en place et pourtant déjà insuffisant.

C'est la décision attaquée.

¹ https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/synthese_consultation_public_nantes-atlantique_avril_2024.pdf

4. Pour la bonne information du Conseil d'Etat, l'exposante souligne que le présent recours est connexe aux recours qu'elle déjà formés à l'encontre, d'une part, de la décision implicite par laquelle le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires a rejeté sa demande tendant au renforcement des restrictions d'exploitation concernant les vols de nuits au sein de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (enregistré sous le n° 494878) et, d'autre part, de la décision implicite par laquelle le préfet de la Loire-Atlantique a rejeté sa demande tendant à la réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée (enregistré sous le n° 494880).

DISCUSSION

I. En ce qui concerne le cadre juridique applicable

5. La Charte de l'environnement de 2004 dispose en son article 1^{er} que :

« Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. »

Son article 3 prévoit que :

« Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences. »

Son article 7 ajoute que :

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »

L'alinéa 11 du préambule de la Constitution du 27 octobre 1946 dispose quant à lui que la nation « *garantit à tous, notamment à l'enfant, à la mère et aux vieux travailleurs, la protection de la santé* ».

Il est de jurisprudence constante que la protection de la santé est un principe constitutionnel (voir notamment Cons. const. 8 janvier 1991, n° 90-283 DC, § 11 ; Cons. const. 12 août 2004, n° 2004-504 DC, § 5).

6. En droit européen, le droit au respect de la vie privée et familiale, garanti par l'article 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, a pour corollaire le droit à une protection effective de la santé. La Cour européenne des droits de l'homme a ainsi jugé, très récemment, que les autorités étatiques avaient l'obligation de prendre des mesures concrètes pour protéger les individus contre les effets néfastes graves du changement climatique sur la vie, la santé, le bien-être et la qualité de vie (CEDH, Grande Chambre, 9 avril 2024, *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et autres c/ Suisse*, n° 53600/20).

Par ailleurs, l'article 35 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne dispose que :

« Toute personne a le droit d'accéder à la prévention en matière de santé et de bénéficier de soins médicaux dans les conditions établies par les législations et pratiques nationales. Un niveau élevé de protection de la santé humaine est assuré dans la définition et la mise en œuvre de toutes les politiques et actions de l'Union. »

L'article 37 de la Charte prévoit de plus que :

« Un niveau élevé de protection de l'environnement et l'amélioration de sa qualité doivent être intégrés dans les politiques de l'Union et assurés conformément au principe du développement durable. »

Ces principes sont déclinés, en matière de nuisance sonore, par l'article L. 571-1-A du code de l'environnement, aux termes duquel :

*« L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans son domaine de compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du **droit reconnu à chacun de vivre dans un environnement sonore sain**. »*

Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, surveiller, réduire ou supprimer les pollutions sonores et à préserver la qualité acoustique. »

7. Le IV de l'article 1^{er} de l'arrêté du 28 septembre 2021 dispose notamment que :

« a) Aucun aéronef ne peut atterrir ou quitter le point de stationnement entre 0 heure et 6 heures en vue d'un décollage.

b) Les dispositions du a ne font pas obstacle à l'atterrissage et au décollage des aéronefs effectuant :

- des vols programmés entre 21 heures et 23h30 et qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ;*
- des vols programmés entre 6 h 30 et 9 heures et qui ont été anticipés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur. »*

Son article 4 prévoit que :

« I. - Les dispositions prévues à l'article 1er et 2 du présent arrêté ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;*
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ou de sûreté ;*
- aéronefs mentionnés au 2ème alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports ;*
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.*

II. - Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux articles 1^{er} et 2 du présent arrêté que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol. »

8. Depuis le 1^{er} juin 2024, date d'entrée en vigueur de l'arrêté modificatif du 23 mai 2024, le IV de l'article 1^{er} de l'arrêté du 28 septembre 2021 comporte les nouvelles dispositions suivantes :

« c) Sont notamment considérés comme raisons indépendantes de la volonté du transporteur les événements suivants, survenus au cours d'une même journée d'exploitation, qui, par leur nature, origine, ampleur ou caractère inhabituel, ont pour effet d'affecter l'exploitation normale d'un aéroport ou d'un aéronef ou de perturber la programmation des vols, sauf s'ils auraient pu être évités ou minimisés par des mesures raisonnables prises par le transporteur aérien :

1° Le déroutement d'un vol en raison d'une urgence sanitaire survenue à bord ;

2° Un conflit social ou une manifestation, extérieurs à l'activité du transporteur ;

3° Une instruction d'un service du contrôle de la circulation aérienne modifiant la programmation horaire initiale d'un vol ;

4° Un problème d'ordre technique affectant l'aéronef qui échappe à la maîtrise effective du transporteur ;

5° Un événement susceptible d'affecter la sûreté ou la sécurité d'un vol ;

6° Un événement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol.

d) Le transporteur aérien notifie au ministre chargé de l'aviation civile qu'un aéronef qu'il exploite est susceptible d'effectuer un mouvement entre 0 heure et 6 heures du fait d'un retard.

Cette notification est réalisée :

- pour les arrivées, avant le dernier décollage de l'aéronef, ou dès que possible lorsque la cause du retard intervient lors du dernier vol de la journée d'exploitation ;*
- pour les départs, dès que possible.*

Le ministre peut s'opposer au mouvement d'un aéronef qui méconnaît manifestement les dispositions du b. Si le ministre ne s'y oppose pas, le mouvement peut être effectué, sans préjudice des sanctions administratives qui pourront être prononcées en application des dispositions de l'article L. 6361-12 du code des transports.

Les modalités de notification sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

e) Le transporteur aérien fournit aux services de l'aviation civile, dans un délai de deux jours ouvrés après le décollage ou l'atterrissage, les éléments relatifs aux motifs du retard ou de l'anticipation des vols opérés en application du b.

Les modalités d'application de l'alinéa précédent sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique. »

9. Ceci ayant été exposé, il sera démontré que l'arrêté modificatif du 23 mai 2024 est illégal et ce pour plusieurs raisons :

- D'une part, il est entaché d'un vice de procédure dès lors que son adoption n'a pas été précédée d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée (II) ;
- D'autre part, les dispositions qu'il introduit, qui réduisent les mesures de protection des riverains de l'aéroport de Nantes-Atlantique, sont contraires aux exigences constitutionnelles, conventionnelles et légales de protection de la santé et de lutte contre les nuisances sonores nocturnes (III).

II. En ce qui concerne le vice procédure

10. Aux termes du paragraphe 2 de l'article 5 du règlement (UE) n ° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 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, « les États membres veillent à ce que soit adoptée l'approche équilibrée en ce qui concerne la gestion des nuisances sonores liées au trafic aérien dans les aéroports où un problème de bruit a été identifié ».

Le point 3 du même article ajoute que :

« Les États membres veillent à ce que, lorsque des mesures sont prises en matière de bruit, l'association suivante des mesures envisageables soit examinée, en vue de déterminer la mesure ou la combinaison de mesures présentant le meilleur rapport coût-efficacité :

- a) l'effet prévisible d'une réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien ;*
- b) la planification et la gestion de l'utilisation des terrains ;*
- c) des procédures opérationnelles de réduction du bruit ;*
- d) des restrictions d'exploitation ne sont pas appliquées en première intention, mais seulement après examen des autres mesures de l'approche équilibrée. »*

L'article 6 dispose notamment que :

« 1. Les autorités compétentes veillent à ce que les nuisances sonores dans les aéroports relevant de leur responsabilité soient régulièrement évaluées, conformément à la directive 2002/49/CE et à la législation applicable au sein de chaque État membre. Les autorités compétentes peuvent solliciter l'appui de l'organe d'évaluation des performances visé à l'article 3 du règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission.

2. S'il ressort de l'évaluation visée au paragraphe 1 que de nouvelles mesures de restriction d'exploitation peuvent être nécessaires pour lutter contre les nuisances sonores dans un aéroport, les autorités compétentes veillent à ce que :

- a) la méthode, les indicateurs et les informations prévus à l'annexe I soient appliqués de façon à tenir dûment compte de la contribution de chaque type de mesure dans le cadre de l'approche équilibrée, avant que des restrictions d'exploitation ne soient introduites »*

11. C'est pour permettre la mise en œuvre effective de ces règles que l'article R.* 6360-1 du code des transports prévoit que :

« L'adoption de restrictions d'exploitation sur les aérodromes visés à l'article L. 6360-1, au sens du point 6 de l'article 2 du règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 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, est précédée d'une évaluation dite "étude d'impact selon l'approche équilibrée" conduite conformément aux dispositions du point 2 de l'article 6 du règlement précité, sous l'autorité du préfet coordonnateur mentionné à l'article R. 571-68 du code de l'environnement. »

L'article R. 6360-2 dispose que :

« Lors de l'évaluation prévue par l'article R. 6360-1, le préfet procède à la consultation des parties intéressées relevant des catégories mentionnées au d du point 2 de l'article 6 du règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014.*

Il rend public par voie électronique un résumé non technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée ainsi que les conclusions de l'étude. »

L'article R. 6360-3 ajoute que :

« Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article R. 6312-11, le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé de l'environnement peuvent, en se fondant sur les conclusions de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée prévue par l'article R. 6360-1, imposer, par arrêté conjoint, des restrictions d'exploitation sur les aérodromes visés à l'article L. 6360-1.*

Le projet d'arrêté est soumis pour avis à la commission consultative de l'environnement compétente prévue à l'article L. 571-13 du code de l'environnement et mis à la disposition du public selon la procédure prévue à l'article L. 123-19-1 du même code. Il est ensuite soumis pour avis à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. »

Il résulte de ces dispositions que l'adoption de mesures prises dans le cadre de restrictions d'exploitation doit être précédée d'une étude d'impact réalisée selon l'approche équilibrée.

12. Au cas présent, l'arrêté du 23 mai 2024 n'a pas été précédé d'une telle procédure.

Une simple lecture de ses visas le démontre.

Le ministre chargé des transports le reconnaît d'ailleurs. La synthèse de la consultation du public, établie en avril 2024, énonce que l'arrêté modificatif ne comporte que des « améliorations rédactionnelles n'ayant pas vocation à modifier la nature de couvre-feu actuel » et qui « 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 selon l'approche équilibrée » ².

Cela ne convainc pas.

Comme l'exposante le démontrera (cf. infra III), l'arrêté du 23 mai 2024 introduit des dispositions qui auront nécessairement pour conséquence de modifier la teneur du couvre-feu dans le sens d'un affaiblissement des mesures de protection des riverains.

Autrement dit, les nouvelles dispositions prévues opèrent un réel aménagement des restrictions d'exploitation antérieures. Il ne s'agit donc aucunement de « modifications mineures d'ordre technique ».

Par conséquent, l'adoption de l'arrêté du 23 mai 2024 nécessitait la réalisation préalable d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée.

Cette procédure n'ayant pas été respectée, la décision attaquée est illégale.

De ce premier chef, l'annulation est acquise.

² https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/synthese_consultation_public_nantes-atlantique_avril_2024.pdf

III. En ce qui concerne l'affaiblissement des mesures de protection des riverains de l'aéroport de Nantes-Atlantique

13. **A titre liminaire**, il importe de rappeler que, comme l'exposante l'a démontré à l'appui de ses requêtes n° 494878 et 494880, l'arrêté du 28 septembre 2021 a seulement institué un « couvre-feu en programmation » et non un « couvre-feu strict ».

Précisons qu'un « couvre-feu strict » s'oppose à ce que des vols aient effectivement lieu en période nocturne, alors que le « couvre-feu en programmation » s'oppose uniquement à ce que des vols soient programmés sur cette période.

En d'autres termes, l'arrêté du 28 septembre 2021 n'interdit pas de façon effective les vols entre minuit et 6 heures, puisque sont exemptés les vols programmés aux horaires légaux mais retardés ou anticipés pour des raisons indépendantes de la volonté des compagnies.

Cet arrêté ne permet donc pas de sanctuariser la période comprise entre minuit et 6 heures, laquelle est d'ailleurs déjà insuffisante pour protéger la santé humaine.

Il est aisé de constater à quel point l'exemption de vols de nuit pour « *raisons indépendantes de la volonté du transporteur* » compromet l'effectivité du dispositif et la protection de la santé des riverains.

14. **S'agissant de l'arrivée des vols à l'aéroport de Nantes-Atlantique**, il est évident que le couvre-feu ne doit pas faire obstacle à l'atterrissage d'un avion en situation d'urgence ou présentant des risques en termes de sécurité ou dans l'incapacité matérielle avérée d'atterrir dans un autre aérodrome, comme cela est déjà prévu par la réglementation (cf. infra § 16).

En revanche, autoriser l'atterrissage des aéronefs pour de simples « *raisons indépendantes de la volonté du transporteur* », qui recouvrent un nombre considérablement plus important de situations, liées notamment à des retards logistiques pris dans le trafic ou la gestion des aéroports, aboutit à vider de sa substance le couvre-feu. Par exemple, toute difficulté ayant pour effet de ralentir le trafic de l'aéroport d'origine, telle que le retard pris par une compagnie tierce ou la lenteur de l'approvisionnement en carburant, suffit à entraîner le départ tardif d'un transporteur et donc son arrivée tardive à Nantes-Atlantique.

Dans ces situations courantes, les vols de nuit sont, *de facto*, exemptés du couvre-feu, ce qui nuit à la santé des riverains en l'absence de toute situation grave et de toute menace pour la sécurité aérienne.

En réalité, si des événements imprévus et involontaires entraînent un retard de départ dans un aéroport tiers susceptible d'occasionner une arrivée tardive nocturne à Nantes-Atlantique, la protection de la santé implique que le transporteur reprogramme ce vol dans les horaires réglementaires.

15. **S'agissant du départ des vols à l'aéroport de Nantes-Atlantique**, on peine à discerner les situations graves ou urgentes qui justifieraient qu'un avion décolle entre minuit et 6 heures. Les départs tardifs ou anticipés sont essentiellement dus à des retards accumulés dans la gestion de l'aérodrome pour des questions logistiques. Dans ces situations, la protection de la santé implique, là encore, que le transporteur reprogramme ce vol dans les horaires réglementaires.

En fin de compte, seules des situations graves et urgentes, dont les contours doivent être rigoureusement délimités, peuvent justifier qu'il soit porté atteinte à la santé des riverains.

16. Soulignons également que l'article 4 précité de l'arrêté du 28 septembre 2021 comporte déjà des dispositions permettant de déroger au couvre-feu dans certaines conditions d'urgence, notamment en ce qui concerne les « *aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ou de sûreté* ». Il ajoute que « *le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux articles 1^{er} et 2 du présent arrêté que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol* ». Ces dispositions sont suffisantes pour assurer une conciliation équilibrée de la protection de la santé et de la sécurité aérienne.

Partant, les exemptions prévues au b) du IV de l'article 1^{er} de l'arrêté ne reposent sur aucune justification suffisante, si ce n'est la simple convenance des compagnies aériennes, laquelle ne peut cependant pas faire échec à la protection de la santé.

17. **L'arrêté modificatif du 23 mai 2024 a aggravé l'illégalité de ce « couvre-feu en programmation ».**

Ainsi qu'il a été vu, cet arrêté a notamment ajouté au IV de l'article 1^{er} un c) destiné à préciser la notion de raison indépendante de la volonté du transporteur.

Or, sous couvert de préciser les modalités d'application du dispositif existant, ces nouvelles dispositions permettent aux transporteurs aériens de déroger de façon plus courante au couvre-feu pourtant déjà insuffisant.

En effet, **d'une part**, alors que les dispositions du c) ont vocation à détailler la notion de raison indépendante de la volonté du transporteur, elles n'en dressent pas une liste exhaustive. Elles indiquent que « *sont notamment considérés comme raisons indépendantes de la volonté du transporteur les événements suivants* ». Cette formulation

particulièrement permissive laisse envisager de nombreuses autres circonstances qui pourraient être invoquées par les compagnies aériennes ou la DGAC pour limiter l'effectivité du couvre-feu.

D'autre part, de nombreuses hypothèses mentionnées au c) ne correspondent pas à des situations justifiant qu'il soit porté atteinte à la santé des riverains. Tel est le cas du conflit social, de l'« *instruction d'un service du contrôle de la circulation aérienne modifiant la programmation horaire initiale d'un vol* », du « *problème d'ordre technique affectant l'aéronef qui échappe à la maîtrise effective du transporteur* » ou de l'« *événement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol* ».

On peine à comprendre pourquoi les populations survolées devraient subir les conséquences des conflits sociaux, des divers arbitrages du service du contrôle de la circulation aérienne ou de simples difficultés d'exploitation d'un autre aéroport ou de l'aéronef avant son départ. **L'autorisation des vols entre minuit et 6 heures dans des cas aussi fréquents, divers, largement définis et dépourvus de tout caractère d'urgence constitue une atteinte disproportionnée au droit des riverains à la protection de la santé.**

Cela est d'autant plus certain qu'une simple reprogrammation des vols concernés dans les plages horaires réglementaires est possible et qu'en fin de compte l'exemption du couvre-feu pour ces vols n'est motivée que par la commodité d'usage des compagnies aériennes et des passagers.

De dernière part, certaines hypothèses mentionnées au c) du IV de l'article 1^{er} sont redondantes avec l'article 4 relatif aux situations d'urgence. Ainsi, le « *déroutement d'un vol en raison d'une urgence sanitaire survenue à bord* » et les événements susceptibles « *d'affecter la sûreté ou la sécurité d'un vol* » semble correspondre aux « *aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ou de sûreté* ». Sur ce point, les modifications introduites par l'arrêté du 23 mai 2024 laissent craindre une acception extensive des cas d'urgence ou mettant en cause la sécurité du trafic aérien, alors que l'article 4 aménageait déjà un équilibre suffisant avec la protection de la santé.

S'agissant spécifiquement du « *problème d'ordre technique affectant l'aéronef qui échappe à la maîtrise effective du transporteur* », il serait tout à fait compréhensible qu'une telle difficulté détectée pendant le vol entraîne un atterrissage entre minuit et 6 heures pour des raisons de sécurité. En revanche, si un tel problème est détecté alors que l'aéronef est encore au sol, aucune urgence ne justifie un décollage qui compromet la santé des riverains.

C'est précisément pour ces raisons qu'au cours de la consultation relative au projet d'arrêté modificatif, le public en a pointé les effets contre-productifs, en soulignant que les nouvelles dispositions donneraient « *davantage de possibilités de ne pas respecter le couvre-feu : jugé trop permissif, le projet d'arrêté instaurerait d'autant plus de possibilités de ne pas respecter le couvre-feu en donnant aux compagnies aériennes "tous les droits pour bafouer" cette restriction. Les précisions apportées ne conduiraient qu'à plus de "confusion" et permettraient aux compagnies de chercher les limites aux interdictions pour les contourner. Un participant rappelle les propos de l'ACNUSA et des collectivités territoriales sur le risque "d'aboutir à l'effet inverse en offrant la possibilité aux transports de s'exempter de leurs responsabilités dans un nombre de situations plus important que ce qui est aujourd'hui admis". La rédaction ne doit pas avoir un effet contre-productif qui annihilerait "les efforts de pédagogie consentis par l'ACNUSA et les démarches positives engagées par un nombre encore trop limité de compagnies aériennes" »³.*

18. En définitive, les dispositions issues de l'arrêté du 23 mai 2024 affaiblissent les mesures de protection déjà insuffisantes des riverains de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Elles sont donc contraires aux exigences constitutionnelles, conventionnelles et légales de protection de la santé et de lutte contre les nuisances sonores nocturnes.

L'annulation est dès lors inévitable.

³ https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/synthese_consultation_public_nantes-atlantique_avril_2024.pdf

PAR CES MOTIFS, et tous autres à produire, déduire ou suppléer au besoin même d'office, l'association COCETA conclut à ce qu'il plaise au Conseil d'Etat :

- **ANNULER** l'arrêté du 23 mai 2024 du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires et du ministre délégué chargé des transports ;
- **METTRE A LA CHARGE** de l'Etat la somme de 4000 euros au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Benjamin de Dreuzy
Avocat à la Cour

Louise Dumont Saint Priest
Avocat à la Cour