



COCETA - Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise.

www.coceta.org



MAINTIEN DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE : UNE DECISION CONTRE-NATURE

Aéroport Nantes Atlantique

Le COCETA propose un éclairage sur les conclusions rendus le 17 décembre 2024 par le Conseil d'État en réponse aux recours déposés.

Le COCETA par le biais de ses avocats a déposé un certain nombre de recours auprès du Conseil d'Etat le 04 juin 2024 et le 14 novembre 2024 (les recours déposés sont consultables sur le site du COCETA).

Les conseils du COCETA relevaient que l'instruction des recours a été particulièrement rapide. Nous nous interrogeons si elle n'a pas été opportunément accélérée afin que le Conseil d'État puisse statuer avant la publication de l'appel d'offre relatif à la concession de l'aéroport de Nantes-Atlantique ?...pour ne pas inquiéter les futurs postulants...

Le COCETA a pris connaissance des conclusions du Conseil d'Etat le 18 décembre 2024. Le COCETA souhaite les partager sous forme de synthèse et se propose d'apporter les éclairages sur la démarche lancée et l'interprétation faite par le Conseil d'État des recours déposés.

En propos liminaires, le président du COCETA a assisté à la séance publique du Conseil d'Etat portant sur les recours déposés, le 20 novembre 2024. Les motifs de rejet qui ont été rendus par le Conseil d'Etat, s'inscrivent dans la continuité des conclusions prononcées par le rapporteur public. **Nous vous recommandons, pour se mettre dans l'ambiance, de parcourir le discours d'ouverture de l'Assemblée Générale du COCETA du 25 novembre 2024 qui retranscrivait la manière avec laquelle le rapporteur public a exposé ses conclusions. [« Le bonheur des uns fait le malheur des autres,... » – Coceta](#)**

En synthèse de ce qu'il faut retenir des conclusions du Conseil d'État :

- **Concernant l'amplitude horaire et la nature du couvre-feu**, le Conseil d'État a estimé qu'« *il ressort des pièces des dossiers, notamment des bilans annuels publiés par les services de la direction générale de l'aviation civile en mars 2023 et mars 2024, que le nombre moyen de vols entre 0 h et 6 h à l'aéroport de Nantes-Atlantique est passé d'environ six par nuit à un par nuit à compter de l'application du couvre-feu et que 60 % des nuits n'ont connu aucun vol effectué en dérogation au couvre-feu, une proportion élevée de ces vols ayant au demeurant été comptabilisés en juillet et août. Par ailleurs, 30 % des vols ainsi comptabilisés entre avril 2022*

et mars 2024 ont soit eu lieu dans les cinq minutes suivant le début ou précédant la fin du couvre-feu, soit correspondu à des vols sanitaires ou de sécurité qui auraient été autorisés, y compris en cas de couvre-feu strict. La chronique de ces vols ne révèle pas non plus de tendance à la hausse des vols de nuit, qui traduirait le caractère insuffisamment restrictif des dérogations autorisées ou le caractère insuffisamment dissuasif des poursuites et des sanctions prononcées » (§ 11). Il en a déduit qu' « en faisant le choix, dans le cadre d'une approche équilibrée qui incluait une série de mesures autres que des restrictions d'exploitation, d'un couvre-feu de programmation entre 0 h et 6 h, qui a permis de réduire significativement le nombre de vols de nuit à l'aéroport de Nantes-Atlantique, donc l'exposition au bruit des populations avoisinantes, et dont il n'est pas contesté qu'il présentait un rapport coût-efficacité supérieur aux scénarios alternatifs envisagés, et en complétant ce dispositif par l'instauration de procédures visant à limiter toute utilisation injustifiée des dérogations possibles à ce couvre-feu, le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires n'a pas adopté des dispositions qui méconnaissent le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé » (§ 12).

Du point de vue du COCETA, les motifs évoqués sont superficiels puisqu'ils ne s'interrogent pas sur l'efficacité réelle du couvre-feu, en particulier au regard des recommandations de l'OMS, pour protéger la santé des riverains. Ils semblent nous inviter à consolider notre critique en rassemblant des éléments techniques, comme des mesures de bruit, pour démontrer l'insuffisance du régime actuel.

Par ailleurs, il n'a pas été considéré l'argument porté par le recours déposé par le COCETA, s'agissant de l'EIAE et de la constitutionnalité de l'objectif de n'exposer que la moitié des personnes impactées alors par les nuisances des vols nocturnes (cf. p15 du recours déposé) : Le résumé non technique de l'étude d'impact réalisée en avril 2021 selon l'approche « équilibrée » exigée par le règlement (UE) n° 598/2014 du 16 avril 2014 indique « Ainsi pour réduire le problème de bruit sur la période nocturne sur la plateforme de Nantes-Atlantique, les objectifs fixés pour cette étude sont les suivants :

- Une réduction significative des populations exposées aux nuisances sonores générées par l'aéroport de Nantes-Atlantique par rapport à la situation observée actuellement et à son évolution prévisible en l'absence de nouvelle mesure ;
- Cette réduction doit être particulièrement prononcée sur la période nocturne, sans pour autant reporter le niveau de bruit sur la journée ;
- En particulier, la baisse d'au moins la moitié du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit supérieur à 50 dB(A) pendant la nuit (Baisse de l'indicateur L_{night} ou L_n) ;
- La réduction des impacts sanitaires évalués, à savoir la baisse de la forte gêne et des fortes perturbations du sommeil. »

Le recours déposé par le COCETA relevait que d'une part, la baisse de la moitié du nombre de personnes exposées à des nuisances sonores nocturnes constitue un objectif illégal, dès lors qu'en vertu de la Constitution, de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et de la loi, le droit à la santé bénéficie à tous et non à seulement la moitié de la population. Rien ne justifie que la moitié des riverains demeure exposée à des nuisances sonores représentant un danger pour leur santé. Cette erreur, commise dès le premier stade du raisonnement de l'étude d'impact, compromet l'ensemble de ses analyses et conclusions.

D'autre part, il est particulièrement frappant de constater que l'étude EIAE ne comporte aucune donnée scientifique sur les horaires correspondant à la « période nocturne » visée. Les différents scénarios étudiés impliquaient tous une interdiction des vols entre minuit et 6 heures, sans que cette amplitude horaire ne fasse l'objet de la moindre analyse.

La décision du Conseil d'Etat, centrée sur le constat de la réduction du nombre entre minuit et 6h du matin induit le même biais.

- **Concernant l'accès aux informations relatives à la mise en œuvre du couvre-feu**, le Conseil d'État a jugé que si les dispositions du règlement européen n° 598/2014 « *imposent que les usagers puissent accéder gratuitement, rapidement et facilement aux informations pertinentes relatives aux mesures de restrictions d'exploitation et à leur mise en œuvre, elles n'impliquent pas que ces informations soient communiquées sur une base mensuelle* » (§ 13) et que « *l'article 5 de l'arrêté attaqué prévoit qu'un bilan des vols effectués en dérogation au couvre-feu est présenté lors de chaque réunion de la CCE de l'aérodrome de Nantes-Atlantique, laquelle se réunit, en vertu de l'article R. 571-80 du code de l'environnement, au moins une fois par an en séance plénière. Au demeurant, ce même article prévoit que la commission se réunit également à la demande du tiers au moins de ses membres alors que les représentants des associations de riverains de l'aérodrome et des associations de protection de l'environnement et du cadre de vie concernées par l'environnement aéroportuaire, parmi lesquelles l'association COCETA, comptent, en application du 3° du XI de l'article L. 571-13 et du 3° du I de l'article R. 571-13 du même code, pour un tiers de ces membres. Ce même article 5 prévoit que ce bilan est rendu public également au moins une fois par an. Un bilan des vols effectués en dérogation au couvre-feu a ainsi été rendu public en avril 2023 et en avril 2024. Par ailleurs, en vertu du 2° de l'article L. 6361-7 du code des transports, l'ACNUSA a notamment pour mission de diffuser auprès du public, mais aussi de toute personne qui en fait la demande, notamment des associations de riverains, des informations sur le bruit résultant de l'activité aéroportuaire et des données, incluant l'identité des auteurs des manquements, relatives aux sanctions infligées notamment en cas de manquement aux mesures de restriction d'exploitation* » (§ 14).

Cela n'est pas très convaincant dès lors que ces diverses modalités ne permettent pas réellement aux usagers d'avoir « rapidement et facilement » aux informations pertinentes, comme l'exige la réglementation européenne. Il faut reconnaître que les possibilités d'obtenir des informations sur les vols existent sous couvert, par exemple, comme nous avons réussi à l'obtenir, de demander à être destinataire des extractions des mesures de station de bruit. L'accès simplifiée à des données par les citoyens¹ est un enjeu démocratique pour favoriser le développement d'un dialogue objectif et transparent avec la Puissance Publique. C'est l'enjeu de ce type de recours, dans le contexte du projet Aéroprot Nantes-Atlantique qui brille par son opacité sur les sujets structurants et sur l'efficacité des mesures prises.

- **Enfin, concernant le refus d'abroger la tolérance de 5 minutes**, le Conseil d'Etat affirme que « *cette tolérance administrative, qui ne vise que les retards ou, exceptionnellement, les anticipations de quelques minutes et a donc un impact limité sur la mise en œuvre du couvre-feu, est justifiée par la volonté de ne pas inciter les commandants de bord à hâter ou, exceptionnellement, retarder l'atterrissage ou le décollage de l'aéronef au mépris des règles de sécurité applicables. Il n'est en outre pas allégué que cette tolérance limitée serait abusivement exploitée par les compagnies aériennes. Ainsi, en accompagnant l'arrêté dont il était le signataire d'une telle instruction dans sa mise en œuvre, le ministre s'est borné à prendre en considération les exigences inhérentes au transport aérien* » (§ 18).

Du point de vue du COCETA, c'est vite oublier qu'au moment du décollage ou de l'atterrissage, l'heure d'arrivée ou de départ est toujours connue à l'avance,... rares sont les

¹ Démarche Open Data

embouteillages inopinés dans le ciel...sauf au-dessus des aéroports du fait de la surfréquentation !

Il importe par ailleurs de relever dans les conclusions du Conseil d'Etat qu'« Il ressort toutefois des bilans annuels réalisés par les services de la direction générale de l'aviation civile que les vols effectués entre 0 h et 0h05 et entre 5h55 et 6 h ne donnent pas lieu à transmission d'un procès verbal à l'ACNUSA, et le ministre admet, dans ses écritures en défense, l'existence d'une tolérance de cinq minutes autour de la plage horaire du couvre-feu, à laquelle il a refusé de mettre fin. »

Ce faisant, sauf à exploiter les données (partielles – 80% du trafic) relevées par le COCETA, il n'y a aucune données objectives du nombre des « abus tolérés », faute de procès-verbal. Pour l'avoir demandé en CCE lors des évaluations du dispositif de couvre-feu réalisé par la DGAC, celle-ci refuse de les prendre en compte et de l'intégrer dans son analyse du respect du couvre-feu,... autant jeter un voile pudique sur l'ampleur de la tolérance admise.

- **Concernant le refus de rehausser le montant maximal des sanctions administratives applicables aux personnes morales manquant aux mesures de restriction des vols de nuit.** Sans surprise le Conseil d'État conclut sur le fait « *que l'association COCETA n'est pas fondée à demander l'annulation pour excès de pouvoir des décisions et de l'arrêté attaqués* ». Néanmoins, la demande est pertinente. Elle avait fait l'objet d'un amendement de la loi des finances 2024², rejeté par le Conseil Constitutionnel au motif qu'il constituait un cavalier législatif, comme un certain nombre d'autres amendements. Sans se prononcer sur le fond, il a indiqué que ces articles n'avaient pas leur place dans une loi de finances. La loi a donc été promulguée par sans ces articles. Le sujet reste légitime et d'actualité. **Le recours avait également pour objectif de le rappeler ! En 2023, le montant maximum s'élevait à 33 000€ et la moyenne à 24 457€. Le montant des amendes réglées reste un sujet tabou.**

Pour finir, il est utile de relever que le Conseil d'État n'a prononcé aucune condamnation du COCETA aux frais d'instance exposés par le ministère, contrairement à ce qui était proposé par le rapporteur public. Il faut y voir la reconnaissance de la légitimité de nos revendications.

NOUS POURSUIVRONS NOS ACTIONS LÉGITIMES EN JUSTICE DANS L'INTÉRÊT DES CITOYENS ET DU TERRITOIRE.

LES CONCLUSIONS DU CONSEIL D'ÉTAT ET LES RECOURS DÉPOSÉS PAR LE COCETA SONT ACCESSIBLES SUR SON SITE.

² adopté par la procédure de l'article 49-3 de la Constitution

Le COCETA en bref

A PROPOS DU COCETA : <https://coceta.org/>

- 1800 membres actifs (jusqu'à 4500 membres avant le COVID et la décision d'entériner le projet de réaménagement de l'aéroport) ; 8 antennes locales
- Création en mars 2018
- Association à but non lucratif, laïque et transpartisane
- Objet : Assurer la défense des intérêts des populations impactées (ou qui le seront) par les nuisances générées par l'activité aérienne et aéroportuaire. Ces conséquences portent sur l'environnement, l'urbanisme, le patrimoine, la santé publique, la qualité de vie....

LE PROJET PORTE PAR LE COLLECTIF :

- LE COCETA EST CONTRE LE DÉVELOPPEMENT DES AÉROPORTS URBAINS
- S'AGISSANT DE L'AÉROPORT DE NA, LE COCETA EST POUR UN PROJET ALTERNATIF QUI VISE EN PRIORITÉ À PRÉSERVER L'INTÉRÊT DE L'ENVIRONNEMENT & DE LA POPULATION
- LE COCETA SE POSE COMME UN COLLECTIF REGROUPANT DES USAGERS EXPERTS : IL VISE À CONTRIBUER AUX DÉBATS ET À ACCOMPAGNER LES PROJETS.

CONTACTS PRESSE :

- Paolo FERREIRA, Président du COCETA, coceta@coceta.org / 06 34 22 20 74



Pour en savoir plus : <https://coceta.org/2024/02/12/trafic-aeroport-na-refusez-de-sacrifier-100-000-survoles-et-lavenir-de-notre-territoire/>