



Le passage d'un avion de ligne au-dessus du centre-ville de Nantes et de l'Église Sainte-Croix. | FRANCK DUBRAY / OUEST FRANCE

Ouest-France Recueilli par [Kate STENT](#)
Publié le 29/06/2025 à 06h30

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/aeroport-de-nantes/le-couvre-feu-de-laeroport-nantes-atlantique-est-il-suffisamment-respecte-3602a776-519d-11f0-9865-cae506d28d23>

Le couvre-feu de l'aéroport Nantes-Atlantique est-il suffisamment respecté ?

GRAND ENTRETIEN. Pierre Monzani a pris la tête de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa) en janvier 2025. Cette instance indépendante a le pouvoir de sanctionner les infractions à la réglementation environnementale.

Soit, pour l'aéroport de Nantes, 2,12 millions d'euros d'amendes payées par les compagnies aériennes, l'an dernier.

Quelles sont les spécificités de l'aéroport Nantes-Atlantique dans le paysage aéronautique français ?

Sa spécificité est le fait d'être très imbriqué dans le tissu urbain. Il n'est pas le seul dans ce cas, on peut aussi citer Toulouse ou Paris-Orly.

Mais à Nantes, il y a un nombre de vols assez conséquent, lié à l'attractivité de la côte Atlantique. Et notamment l'été, où il arrive que l'aéroport de Nantes soit à saturation. On peut s'en réjouir, par ailleurs, pour l'économie nantaise.

Qu'entendez-vous par saturation ?

À cet instant T, il y a 21 000 avions commerciaux qui volent dans le monde. En 2050, les prévisions estiment qu'il y en aura 40 000. Et vu qu'un avion ne peut pas rester indéfiniment dans le ciel, il faudra des infrastructures aéroportuaires pour absorber cette augmentation. Or l'été, à Nantes-Atlantique, la plateforme arrive au maximum de ce qu'elle peut accueillir comme nombre de vols.

À Nantes, depuis 2022, un couvre-feu est instauré entre minuit et 6 h. Peu efficace, il a été davantage encadré avec un arrêté adopté en 2024. Le nombre d'infractions est-il en baisse depuis l'an dernier ?

Oui. En 2022, il y avait en moyenne 8,3 vols par nuit. En 2024, il y en a eu 4,2. C'est-à-dire qu'on a divisé par deux. Ce nouvel arrêté n'a pas modifié le fond des interdictions, mais leur appréciation. Pour faire simple, lors de l'instauration du couvre-feu, les compagnies pouvaient faire valoir un problème météo, un souci de santé d'un passager ou un accident aviaire pour justifier leur retard.

Aujourd'hui, pour justifier une infraction au couvre-feu, il faut que le phénomène météo fasse la une des médias ou que le problème de santé soit une urgence vitale. On estime qu'en dehors de raisons exceptionnelles, les compagnies doivent prévoir les aléas. Je donne souvent cet exemple : si vous commandez un taxi pour 11 h 30 dans une ville comme Nantes, où il y a des embouteillages, on estime que le chauffeur doit prendre en compte les bouchons et arriver à l'heure. Si, ce jour-là, il y a des émeutes d'une forte ampleur, on peut penser que cela relève de l'exceptionnel.

En 2024, à l'aéroport de Nantes, les compagnies aériennes ont payé 2,12 millions d'euros d'amende. Est-ce suffisamment dissuasif ?

Une compagnie aérienne gagne entre 4 € et 8 € par siège, selon que ce soit une compagnie low-cost ou haut de gamme. Si l'avion compte cent sièges occupés, ça représente un bénéfice entre 400 € et 800 €. Alors une amende à 40 000 €, ça annule le bénéfice d'un certain nombre de vols. En une seule séance, une compagnie aérienne peut recevoir 1 million d'euros d'amende. C'est conséquent. Mon rôle, en tant que président de l'Acnusa, est de définir une politique - sur une ligne de crête - qui respecte à la fois les intérêts économiques et les intérêts environnementaux.

Plusieurs élus demandent une extension du couvre-feu, pour respecter les huit heures de sommeil conseillées à un adulte par nuit, par l'Organisation mondiale de la santé. Votre avis ?

C'est une question complexe car c'est un phénomène contagieux. Lorsqu'un aéroport étend son couvre-feu, les riverains ailleurs en France exigent la même chose. Et puis il y a l'aspect économique. Pour les compagnies aériennes, les phases les plus rentables sont les périodes entre 22 h et minuit et entre 6 h et 7 h, soit les débuts et fins de cycles. Donc, si dans un aéroport on touche trop profondément à ces deux tranches horaires, avec en plus l'effet de contagion que l'on a par rapport aux autres aéroports français, c'est notre modèle économique de l'aérien qui risque d'être mis en doute.

Des élus réclament aussi un plafonnement du nombre de vols, regrettant que l'économie l'emporte sur les questions de santé et de bien-être des riverains. Que leur répondez-vous ?

Pensez-vous que la situation économique et financière de la France soit suffisamment florissante du point de vue des finances publiques, du point de vue de la balance commerciale, pour prendre des risques avec son industrie ? Je ne veux pas dire par là qu'il faut faire n'importe quoi en matière environnementale, sinon je ne serai pas président de la Commission. Mais attention, nous sommes dans une situation française économique fragile.

La France est passée de la 5 à la 9 puissance mondiale et risque d'être à la 15 place si cela continue. Quels seront les effets sur la santé d'une population massivement au chômage ? Dans ma région d'origine, j'ai vu les effets d'une désindustrialisation. Quand vous êtes au chômage, vous n'êtes pas réveillés la nuit ; vous êtes empêchés de dormir.

**Autorité indépendante, l'Acnusa est chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien et le secteur aéroportuaire. Elle peut émettre des*

recommandations et dispose d'un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes. Si la DGAC joue le rôle de gendarme, en constatant les infractions, l'Acnusa joue le rôle de magistrats en définissant le montant des amendes.