

## COMMUNIQUE DE PRESSE

### **LES CONTRAINTES D'EXPLOITATION DE NANTES-ATLANTIQUE SONT À PRENDRE EN COMPTE PAR LES COMPAGNIES AÉRIENNES ET NE PEUVENT JUSTIFIER LEURS DÉROUTEMENTS ET INFRACTIONS**

Paris, le 9 août 2023 - L'aéroport de Nantes-Atlantique est contraint par son implantation géographique et ses équipements de navigation aérienne. Pour réduire son impact sanitaire et environnemental sur les populations et collectivités riveraines, le pouvoir réglementaire a décidé il y a deux ans, après étude d'impact, d'instaurer un couvre-feu venant encadrer son exploitation. Toutes les compagnies aériennes ont été informées précisément de ces contraintes.

Cela n'empêche malheureusement pas certaines compagnies aériennes de commercialiser des vols programmés avec des rotations ne leur permettant pas de gérer les différents aléas qu'elles rencontrent lors de certaines de ces rotations intensives (6 à 8 vols par jour). Elles se trouvent ainsi à devoir choisir, au cas par cas, entre le non-respect du couvre-feu et le déroutement sur un autre aéroport.

Certaines de ces compagnies cherchent à échapper à leurs responsabilités aussi bien vis-à-vis de la population de l'agglomération de Nantes (en refusant de payer les amendes prononcées pour non-respect du couvre-feu), que de leurs clients (en refusant de les indemniser). Mettant en cause les services du contrôle aérien (dont le travail est rendu beaucoup plus difficile par le manque de ponctualité des compagnies) et/ou le pouvoir réglementaire (pour les mesures de restriction d'exploitation édictées sur des aéroports français), elles multiplient en effet les recours devant les juridictions françaises et européennes.

Nantes-Atlantique n'est pas le seul aéroport sur lequel le nombre d'incidents a encore augmenté depuis le début de l'été 2023.

Le nombre d'incidents relevés depuis le début de l'été en Île-de-France (Paris - Charles-de-Gaulle et Paris - Orly) est équivalent au total des autres régions françaises. En région, au-delà de Nantes-Atlantique, les incidents sont nombreux, notamment à Toulouse - Blagnac, Bordeaux - Mérignac et Marseille-Provence. Les résultats de l'été 2023 viendront alimenter les études d'impact qu'il appartient aux préfets de réaliser, en application du décret du 16 mai 2023, afin de garantir une approche équilibrée de chaque situation locale. Après les dérives déjà constatées durant l'été 2022, et malgré la charte de ponctualité signée par les opérateurs du transport aérien avec le ministre chargé de l'aviation civile en décembre 2022, il reste nécessaire d'évaluer, au cas par cas, l'efficacité des mesures de restriction d'exploitation des grands aéroports français et de prendre, lorsque nécessaire, de nouvelles mesures réellement équilibrées.

Pour de très nombreux aéroports, comme pour de très nombreuses compagnies opérant sur les aéroports français, l'année 2023 sera une nouvelle année de tous les records, opérationnels et financiers. Les précédents records, établis en 2019, juste avant la crise sanitaire, seront certainement dépassés. Les impacts sanitaires, environnementaux et climatiques seront malheureusement supérieurs à ce qu'ils étaient en 2019. Il est grand temps que les externalités négatives du transport aérien (impacts sur la santé, l'environnement et le climat) soient

réellement pris en compte. Il est également temps que les externalités positives des aéroports soient évaluées loyalement au plan local.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares appelle les préfets à proposer rapidement, après étude d'impact, des mesures les plus équilibrées afin de clarifier rapidement les situations locales sur et autour des aéroports<sup>1</sup>, même dans les cas où ces études ne sont pas obligatoires (notamment à Lille – Lesquin, Beauvais – Tillé et Montpellier-Méditerranée). Il s'agit notamment d'assurer la protection des populations contre les nuisances nocturnes qui sont celles dont les impacts sanitaires et environnementaux sont les plus élevées. Il est de l'intérêt de toutes les parties prenantes que le cadre de la régulation environnementale de chacun des grands aéroports français soit connu, compris et respecté. Pour l'aviation civile, il s'agit de regagner la confiance des territoires.

### A propos de l'ACNUSA

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares est une autorité administrative indépendante, créée par la loi du 12 juillet 1999. 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 sur toute question relative aux nuisances environnementales sur et autour des aéroports. Elle doit également satisfaire à un devoir d'information et de transparence notamment vis-à-vis des riverains. Outre ses compétences sur l'ensemble des aéroports civils, elle dispose de pouvoirs spécifiques sur 14 principales plateformes, et d'un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes.

**Contact presse : Arnaud BECK**  
**Courriel : [arnaud.beck@acnusa.fr](mailto:arnaud.beck@acnusa.fr)**  
**Téléphone : +33 7 61 18 29 65**

**Contact presse**  
**Courriel : [acnusa@grayling.com](mailto:acnusa@grayling.com)**  
**Téléphone : 07 62 78 19 90**

---

<sup>1</sup> Selon le règlement (UE) 598/2014, ces études d'impact sont obligatoires depuis près de 10 ans pour les aéroports de Bordeaux – Mérignac, Marseille-Provence, Nice – Côte d'Azur, Lyon – Saint-Exupéry et Nantes-Atlantique. Les préfets ont d'ores et déjà reçu mandat du ministre chargé de l'aviation civile concernant Lille -Lesquin, Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly et Paris – Le Bourget. Pour Toulouse -Blagnac, le ministre chargé de la cohésion des territoires pour Toulouse – Blagnac a permis au préfet de préparer, dans le cadre d'un « atelier des territoires » un pacte gagnant / gagnant.