

Date	Heure	Titre	Texte
29/04/2021	18:17	avis	Bonjour, Je ne crois pas que mon avis comptera. En tout cas, la dernière fois que je l'ai donné, il n'a pas compté. Donc je fais court, et faites-bien comme vous voulez ! Je trouve qu'un aéroport urbain est aberrant !
29/04/2021	19:15	document	Je voudrais avoir accès à tous les documents svp Cordialement
30/04/2021	09:02	Trop court	Nous avons besoin de plus de 6h de sommeil par nuit sans devoir caler nos horaires sur ceux des avions. Un arrêt 23h-7h semble mieux calibré pour respecter le sommeil des riverains. De plus si à 6h c'est un balai incessant d'avions pour compenser ce couvre-feu alors c'est une bien maigre solution que vous proposez.
30/04/2021	11:06	pour un transfert	Bonjour, Une majorité de votants ont choisi en 2016 le transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique. Ce vote n'a pas été suivi dans les faits. Nous vivons quartier Houssais à Rezé depuis 2012 en ayant en tête le transfert de l'aéroport. Le nombre de vols a vivement augmenté depuis cette date. Nous avons logiquement voté en faveur d'un transfert. Mes enfants sont asthmatiques. Nous sommes très gênés tant par le bruit que par les rejets divers ! Mes enfants n'entendent pas leur enseignant lorsqu'un avion passe au-dessus de leur école également située quartier Houssais ! La trêve nocturne a été revue en notre défaveur. Nous sommes passés d'un arrêt des vols de 22h00 à 6h00 à un arrêt de 00h00 à 6h00. De surcroit aucun des deux créneaux n'étaient ou n'est respecté !!! Nous entendons très régulièrement des avions survolant notre maison en plein milieu de la nuit ! Lorsque nous sommes dans notre jardin au printemps et à l'été le nombre de vols survolant la maison est considérable et polluant dans tous les sens du terme. Nous savourons la diminution du trafic lié à la crise sanitaire. Il est inadmissible de revenir sur un vote collectif. Nous sommes pour le transfert de cet aéroport qui dans l'état actuel met en danger la vie de trop nombreux citoyens.
30/04/2021	16:43	Sélection trajectoire d'atterrissage arrivée côté survol de Nantes	Bonjour, Je ne vois rien dans ce projet de réduction des nuisances sonores sur l'idée qui avait été émise de conserver par bonnes conditions météo la trajectoire d'atterrissage décalée de 13 degrés par rapport à la piste lorsque la direction du vent impose un atterrissage avec survol côté Nantes ? Est-ce que cette possibilité a été retenue sachant qu'elle permet de réduire la nuisance sonore pour plusieurs milliers de Nantais.

Date	Heure	Titre	Texte
30/04/2021	16:44	Sélection trajectoire d'atterrissage arrivée côté survol de Nantes	Bonjour, Je ne vois rien dans ce projet de réduction des nuisances sonores sur l'idée qui avait été émise de conserver par bonnes conditions météo la trajectoire d'atterrissage décalée de 13 degrés par rapport à la piste lorsque la direction du vent impose un atterrissage avec survol côté Nantes? Est-ce que cette possibilité a été retenue sachant qu'elle permet de réduire la nuisance sonore pour plusieurs milliers de Nantais.
01/05/2021	15:27	Insuffisant	Les avions les plus bruyants qui sont également les plus anciens et donc les plus polluant devraient être interdits d'accès à un aéroport situé en zone urbaine et pas seulement limités la nuit. Le couvre-feu devraient être plus large pour éviter les nuisances nocturnes en démarrant dès 22h. Les vols de week-end qui ne sont pas indispensables devraient également être interdits, il s'agit pour la plupart de vols destinés à des activités de loisirs qui amènent d'importantes nuisances aux riverains.
01/05/2021	19:14	REFUS DE L AMENAGEMENT DE L AEROPORT	il n'y a qu'une solution pour supprimer les nuisances sonores et pollutions diverses C EST L ABANDON DE NANTES ATLANTIQUE ET TRANSFERT DE L AEROPORT LOIN DE LA VILLE
01/05/2021	20:47	Consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique	Bonjour, Je suis pour le renouvellement des flottes d'avions les plus bruyants (ex AIR FRANCE) et pour le couvre feu de 00h à 6h (7h ce serait encore mieux, car certains avions sont tellement bruyants qu'ils me réveillent en passant au dessus de ma chambre bien avant 7h00 ! (ex AIR FRANCE) Une habitante de Bouguenais les Couets
03/05/2021	10:40	Déménagement de l'aéroport	Le couvre-feu ne sera applicable qu'à certains avions. Non au déni de démocratie car les habitants avaient voté pour le déménagement de l'aéroport et oui à sa délocalisation. Une absurdité d'agrandir un aéroport au-dessus d'une agglo comme Nantes !
03/05/2021	10:44	Déménagement de l'aéroport	Les habitants sont contre l'agrandissement de l'aéroport et pour son déménagement. Ils avaient voté en ce sens. Et maintenant on veut nous faire croire que l'on va tenir compte de notre avis ? De qui se moque-t-on ?! L'aéroport doit déménager pour que nos vies ne deviennent pas un enfer !
03/05/2021	10:45	Déménagement de l'aéroport	Les habitants sont contre l'agrandissement de l'aéroport et pour son déménagement. Ils avaient voté en ce sens. Et maintenant on veut nous faire croire que l'on va tenir compte de notre avis ? De qui se moque-t-on ?! L'aéroport doit déménager pour que nos vies ne deviennent pas un enfer !
03/05/2021	17:29	ESSAI	ESSAI POUR VERIFICATION FONCTIONNEMENT

Date	Heure	Titre	Texte
05/05/2021	10:39	avis projet arrêté portant restriction d'exploitation de l'aéroport Nantes Atlantique	Riverains de Rezé quartier Classerie Nous sommes ultra favorable à ces restrictions. Il faudrait même pousser jusqu'à 6h30 le matin cette période de couvre-feu.
05/05/2021	17:04	BRUIT ET SOMMEIL UN ENJEU DE SANTÉ PUBLIQUE.	Le bruit dans notre environnement est devenu une source majeure de maladie selon l'OMS, et la communauté scientifique Française mais aussi mondiale met en évidence de manière irréfutable les effets néfastes d'un sommeil altéré sur la santé humaine. Et pourtant le projet d'arrêté qui prévoit notamment la mise en place d'un couvre-feu entre minuit et 6h du matin ne prend pas suffisamment en compte nos connaissances scientifiques sur le bruit et le sommeil d'une part et les différentes déclarations et engagements des états pour préserver la santé humaine. Les travaux d'insonorisation et les conditions de survol des logements proches de l'aéroport ne suffisent pas à préserver le repos des riverains et par voie de conséquence leur santé. Pour ce qui est du couvre-feu ; des mesures de restrictions plus sévères concernant les horaires doivent être prises afin de créer à minima les conditions favorables à une nuit de sommeil de qualité. « 6 heures de sommeil ne suffisent pas » CNRS Le sommeil, un enjeu de santé méconnu. https://phenovirt.equipex.u-bordeaux.fr INSV- La dette de sommeil: un risque majeur pour la santé https://institut-sommeil-vigilance.org FEDERATION HOSPITALIÈRE DE FRANCE Pourquoi est-il important de bien dormir ? https://www.hopital.fr/

Date	Heure	Titre	Texte
05/05/2021	17:14	BRUIT ET SOMMEIL UN ENJEU DE SANTÉ PUBLIQUE.(suite)	<p>ENGAGEMENTS ET DECLARATIONS DES ÉTATS MEMBRES DE L'ONU. 1/ Selon la constitution de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), la santé est « un état de complet bien-être physique, mental et social, ... et représente « l'un des droits fondamentaux de tout être humain ... La pollution aiguë ou chronique, qu'elle soit biologique, chimique, due aux radiations ionisantes, ou {{due aux sons}} ou la lumière (ces facteurs pouvant additionner ou multiplier leurs effets) est une source importante de maladies. 2/ La Conférence mondiale sur l'environnement de Stockholm, organisée dans le cadre des Nations unies en 1972, a posé les premiers droits et devoirs dans le domaine de la préservation de l'environnement. Ainsi, le principe 1 de la déclaration de Stockholm énonce : - {{L'homme a un droit fondamental}} à la liberté, à l'égalité et {{à des conditions de vie satisfaisantes}}, dans un environnement dont la qualité lui permette de vivre dans la dignité et le bien-être. Il a le devoir solennel de protéger et d'améliorer l'environnement pour les générations présentes et futures. 3/ La Charte de l'environnement annoncée le 3 mai 2001 à Orléans par le Président de la République, a été adossée à la Constitution en 2005. Elle confère notamment une valeur constitutionnelle au principe de précaution. Elle proclame : - Article 1er. - {{Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et favorable à la santé. }} 4/ Le principe de précaution mentionné dans l'article 191 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Il vise à garantir un niveau élevé de protection de l'environnement grâce des prises de décision préventives en cas de risque. Toutefois, dans la pratique, le champ d'application du principe est beaucoup plus large et s'étend également à la politique des consommateurs, à la législation de l'Union européenne(UE) concernant les aliments, à la santé humaine, animale et végétale. Ce principe est également rappelé dans la loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1 mars 2005 relative à la Charte de l'environnement (art 5*).</p>
07/05/2021	21:31	Refus du maintien de l'aéroport de Nantes Atlantique	<p>Le plan proposé ne protège pas les populations et n'évite en rien les nuisances sonores. 6h du matin n'est pas un horaire raisonnable et digne pour préserver la santé des populations !!! Comment ce plan protège-t-il les populations sur les abus des compagnies qui ne respectent pas ce couvre-feu. Combien d'atterrissage hors cloche avant les périodes de confinement. Combien de réveils abusifs passés minuit voir dans la nuit!!! Et le survole à basse altitude des villes et villages. C'est inadmissible, si proche du lac de grand-lieu!!! Où est la protection parlez plutôt de destruction! Je m'insurge contre la volonté de maintenir cet aéroport urbain qui n'a même pas la place de se développer et de désengorger Nantes qui est déjà sursaturée. Un aéroport au chausse pied, quelle gageur!!! Faites respecter le référendum, voilà votre mission</p>

Date	Heure	Titre	Texte
08/05/2021	16:29	non à l'agrandissement de l'aéroport et à l'intensification du trafic aérien	Nous sommes,bouguenaisiens (entre autre) et comme tant d'autres hostiles à l'agrandissement de l'aéroport et à l'intensification du trafic aérien. Dans une zone de plus en plus habitée il paraît invraisemblable de concevoir un tel projet. L'aéroport n'a pas sa place dans cette zone. Le Sud-Loire n'est pas une poubelle.Le cumul de pollution (bruit+ particules) représente un vrai préjudice pour les riverains de plusieurs communes: aéroport,aéroclub (bruit de 9h le matin à 21h le soir,365 jours sur 365 jours!),le trafic routier de la 4 voies ,l'usine Colas(tiens-donc,elle aussi veut s'agrandir!)... Les riverains ne sont pas dupes et restent mobilisés. Les mesures annoncées pour lutter contre le bruit sont inappropriées,dérisoires ,factices,obsolètes par rapport à l'envergure du projet.
10/05/2021	12:22	La fin de la croissance du trafic aérien	La seule solution contre les nuisances (bruit, pollution, etc) est avant tout de cesser vouloir continuer à développer le trafic aérien. La crise actuelle ne vous fait-elle pas réfléchir ? Osez des mesures politiques courageuses : fermez des lignes internes, cessez les avantages fiscaux du transport aérien qui peuvent amener un acheter un billet de train plus cher qu'un billet d'avion pour un même trajet, interdisez les publicités pour ces voyages à bas coûts, réinvestissez dans le ferroviaire, les trains de nuit, les petites lignes. Il est grand temps de ralentir nos cadences et de cesser de vouloir parcourir la terre plusieurs fois par an.
10/05/2021	12:30	Tapage nocturne de 22h à 7h	Pourquoi ne pas se caler sur les règles en vigueur qui nous protègent contre le tapage nocturne ? Et considérer que de 22h à 7h, les êtres humains ont besoin de se reposer et de dormir pour rester en bonne santé, rester performants au travail, etc. Les autorités sanitaires recommandent de dormir environ 8 heures par nuit, dont un maximum d'heures avant minuit. Suivez donc tout simplement ces recommandations.
11/05/2021	21:03	Informations précises sur évolution des trajectoires	Bonjour je souhaiterais connaître les évolutions précises en terme de trajectoire et de localisation. Merci par avance
14/05/2021	16:05	Vol de nuit dans la nuit du 13 au 14 mai 2021	cette nuit un avion a décollé de l'aéroport entre 1h et 1h30. Cet avion était très bruyant. De plus les bruits portent la nuit. Enfin, un peu de chance puisque au vu des températures les fenêtres n'étaient pas ouverte. JE N AI PAS PU ME RENDORMIR UNE NOUVELLE FOIS.
16/05/2021	10:48	Couvre feu	En pleine pandémie, trouvez vous normal de se réveiller en sursaut (maladies cardio vasculaires...) car des vols atterrissent à 0h45, 1H, 1h30 et 5h30 !!! La préconisation de 7-8h de sommeil n'est pas du tout respectée. Il faut un véritable couvre feu (22h - 7h) et également l'interdiction des compagnies basées à

Date	Heure	Titre	Texte
			Nantes d'atterrir, car ce sont des low cost, une belle façon de vous acheter une conscience, n'est ce pas ??? Mais pouvons nous encore espérer, entre le discours et les actes, que vous manque t'il, simplement du courage
16/05/2021	13:58	Consultation publique PPBE aéroport NA	Modification du point de virage pour éviter le survol de la Chevrolière : réduction des nuisances sonores pour les habitants de la Chevrolière en évitant d'impacter d'autres populations (zones peu ou pas habitées entre La Chevrolière et Saint Philbert de Grand-Lieu, en rejoignant les grands axes routiers), date de mise en place fin 2021? Interdire les vols de nuit entre 23h00/6h00 en supprimant le vol des avions les plus bruyants entre 20h/23h et 6h00/8h00. Limiter le nombre de mouvements annuels sur NA : nombre à fixer, sinon penser à un transfert de l'aéroport. Motiver ou imposer aux compagnies basées sur NA à renouveler leur flotte pour des avions plus récents donc moins polluants et moins bruyants. Inclure l'ensemble des habitations pour le droit au délaissement sans critères de restriction. En espérant que l'ensemble des mesures en faveur des habitants autour de NA soient respectées et avec des dates précises de mise en place, comme les mesures en faveur de l'aéroport où le cahier des charges a été mise en place avec plus de précision ...
16/05/2021	17:56	Oui à un couvre-feu strict	Bonjour, Dans l'attente d'un déplacement de l'aéroport en zone non urbaine (qui doit rester une priorité et être l'objectif dès aujourd'hui), il est impératif d'établir un couvre feu pour préserver au maximum la population survolée. Les enfants, qui sont les plus fragiles d'entre nous, doivent dormir entre 20h et 7h00. Aucun avion ne devrait être autorisé à voler dans ce créneau, ou alors seulement les plus silencieux, et dans ce cas limiter le strict couvre feu au créneau 22h 7h00. Merci de votre considération.
18/05/2021	09:37	Un couvre-feu de 0h à 6h avec exceptions	Les restrictions de vols la nuit, pour des raisons évidentes de qualité de vie des populations riveraines, sont nécessaires mais ne doivent pas se faire au détriment de l'emploi et de la qualité de service pour les passagers. Il me semble important : - de limiter les mesures de couvre feu au seul créneau horaire 0h-6h, et ne surtout pas élargir la plage, ce qui pourrait avoir des conséquences non négligeables en matière d'emploi pour toutes les entreprises (compagnies Aériennes, handling, exploitants, commerces, ...) qui interviennent sur Nantes Atlantique - de prévoir des exceptions d'atterrissage sur le créneau 0h-6h, pour les compagnies basées qui voient leurs vols retardés pour des raisons indépendantes d'exploitation de l'aéroport de Nantes Atlantique (météo, retards au décollage pour aléas d'exploitation...), ainsi que pour des déroutements (exemple évacuation sanitaire). En l'absence d'autre aéroport d'envergure similaire à proximité de Nantes Atlantique, il est inconcevable de dérouter un avion à plus de 300km et voir des

Date	Heure	Titre	Texte
			passagers rejoindre Nantes en train ou en bus. Ce qui est faisable à Orly, compte tenu de la proximité de Roissy, ne l'est pas à Nantes !
18/05/2021	23:18	Oui à un vrai couvre-feu strict et général pour toutes les compagnies	Votre présentation du couvre feu n'est pas claire. Si il autorise les atterrissages de certaines compagnies sur le créneau horaire nocturne on ne peut pas parler d'un couvre feu. Et cela serait absolument inacceptable. Merci de clarifier ce point. Les seules exceptions acceptables sont les urgences sanitaires.
19/05/2021	09:26	Non au survol de l'hypercentre de Nantes	Bonjour, Malgré la crise (sanitaire et économique), nous connaissons un véritable essor d'une conscience écologique collective. Nantes ne fait pas exception et les nantais n'hésitent pas à utiliser quotidiennement les transports en commun (pas assez développés malheureusement) et les vélos pour se déplacer. La trajectoire dérogatoire mise en place en 1989 permet de limiter les nuisances au dessus d'un centre-ville avec une forte densité de population. La volonté de revenir à une approche dans l'axe de la piste est liée uniquement à la volonté d'utiliser l'ILS (système d'atterrissage aux instruments). Et s'il est nécessaire de mettre en place un ILS, c'est pour permettre d'augmenter le trafic... Le survol de l'hypercentre est complètement aberrant: - il augmenterait considérablement le nombre de personnes impactées par ces nuisances - ces mêmes nantais qui font pourtant beaucoup pour limiter leurs propres nuisances (éviter d'utiliser la voiture) - tout ça pour augmenter un trafic aérien qui compte-tenu de la crise sanitaire, ne revêt aucun caractère d'urgence! Aussi, ayant moi-même habité plusieurs années sous un couloir aérien de l'aéroport d'Orly, je sais très bien que les horaires de couvre-feu ne sont pas toujours respectés et que ces nuisances ont un véritable impact négatif pour les habitants (notamment ceux habitent dans des appartements mal isolés). Cordialement,
21/05/2021	10:18	élargissement des horaires interdits aux vols de nuit	Le bruit rend malade, toutes les études le prouvent...La réduction des vols aériens doit être élargie au maximum possible. Les vols doivent être réduits de manière très importante.
21/05/2021	10:19	élargissement des horaires interdits aux vols de nuit	Le bruit rend malade, toutes les études le prouvent...La réduction des vols aériens doit être élargie au maximum possible. Les vols doivent être réduits de manière très importante.
21/05/2021	10:48	Inadmissible d'imposer cela aux Nantais	Totalement scandaleux d'imposer cela aux Nantes, un réveille tout les matin par des avions à 6H du matin et impossible de s'endormir avant minuit, c'est une blague... Je suis contre tout cela, je propose une interdiction du survole de la métropole de Nantes par tout type d'avion et propose la création d'un couloir aérien passant au dessus de l'habitation du directeur de l'aéroport de Nantes ainsi que tout le COMEX, comme ils adorent le bruit des avions, ils pourront en profiter encore plus...

Date	Heure	Titre	Texte
22/05/2021	16:18	Consultation aéroport Nantes Atlantique	Certes, ce couvre-feu minuit/6H est l'équilibre nécessaire entre une moindre nuisance sonore pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations au départ de mon aéroport, mais attention à ne pas franchir la ligne rouge en l'élargissant. Un couvre-feu élargi, c'est encore moins d'utilisation des avions basés à Nantes et le risque que, faute de rentabilité, ils quittent l'aéroport de Nantes pour des aéroports devenant plus attractifs comme Bordeaux ou Toulouse. À terme, Nantes perdra son attractivité économique et touristique avec de nombreux emplois à la clé. Nantes atlantique a su se développer sur les 4 dernières années et attirer de grandes compagnies low cost qui fondent de solides plans de développement à tres moyens termes. La demande est forte de la part des voyageurs et la creation d'emplois a la clés une réalité non négligeable. Attention a ne pas saboter le secteur qui a déjà énormément souffert sur les 12 derniers mois...
22/05/2021	22:18	acces document	accès document
24/05/2021	17:56	REJET DU PROJET	Un avion qui ne fait pas de bruit et qui ne répand pas son kérozène dans l'air, dans l'eau et sur le sol est un avion qui reste au sol.
24/05/2021	18:43	Préserveons la qualité de services des passagers	Le couvre-feu minuit/6H est un bon équilibre trouvé entre une moindre nuisance sonore pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations. Cependant, il faut absolument laisser la possibilité à des atterrissage après minuit en cas de retard (ces retards étant peu fréquents !). En effet, pour les vols retours prévus en fin de journée, le couvre-feu ne doit pas faire risquer de rentrer chez soi à 6 heures du matin en passant par Bordeaux ou Roissy. Les passagers seraient ainsi totalement pénalisés par une telle situation.
25/05/2021	23:04	besoin de pouvoir atterrir à Nantes en cas de retard d'un avion + de réduire la période de couvre-feu	Bonjour, Je souhaiterais indiquer qu'il est crucial que les vols qui seraient en retard puissent tous atterrir à nantes le soir, y compris lors de la période du couvre-feu aérien. Car sinon, ce serait la double peine: 1) un avion en retard, et 2) un avion envoyé à Bordeaux ou Paris, s'ajoutant donc de façon inacceptable au retard initial!!! => merci de prévoir ces dispositions dans le projet d'arrêté, à savoir une autorisation d'atterrissage pour tous les avions retardés qui sont basés à l'aéroport de Nantes. Par ailleurs, une période de couvre feu de minuit à 5h serait plus pertinente que 0-6h: des avions doivent parfois partir plus tôt que 6h, pour permettre de raccrocher les vols au départ de Paris Roissy. L'objectif est que les ligériens puissent continuer à se déplacer partout dans le monde sans devoir passer des jours

Date	Heure	Titre	Texte
			et des jours de voyage! => merci de réduire la période de couvre feu de 0h à 5h seulement, cela suffira amplement.
26/05/2021	10:26	NON AU COUVRE-FEU	Il me semble inenvisageable d'avoir un couvre-feu de 00H à 06H sur l'Aéroport Nantes Atlantique car cela reviendrait à tuer le développement économique de l'aéroport et du Grand Ouest. Cela ne deviendrait plus intéressant pour les compagnies de venir, donc moins de vols pour les clients que nous sommes, et alors quelle catastrophe si les vols déroutés, retardés allaient à Roissy ou autres car cela engendrerait des consommations (carbones notamment) énormes pour rapatrier les passagers, sans parler de l'expérience et de la satisfaction clients déplorables. Laissons l'aéroport se développer et permettre aux habitants du Grand Ouest de voyager et de travailler sans partir de Paris, et au tourisme de se développer.
26/05/2021	15:28	Accepter les vols retardés	Le couvre-feu doit permettre l'accueil des vols retardés car sinon Déroutement + retour des passagers en car à Nantes + retour du car à vide + retour de l'avion à vide à Nantes le lendemain = beaucoup trop de consommation carbone inutile, sans parler du service client déplorable ! Accepter les vols retardés dans la limite du raisonnable - instaurer un quota par compagnie par exemple.
26/05/2021	15:33	Conserver les horaires minuit/6h	Ce couvre-feu minuit/6H est une avancée, c'est un bon équilibre trouvé entre une moindre nuisance sonore pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations. En revanche, l'étendre à 22h-7h serait une catastrophe économique pour l'aéroport, ses salariés, et les entreprises qui utilisent les liaisons aériennes (fret, postal, vols business...)
27/05/2021	11:41	Contribution couvre feu	Dans un contexte environnemental inquiétant, il est plus que nécessaire de revoir les modes de déplacements en limitant entre autre le trafic aérien. La crise sanitaire nous a permis de réfléchir à travailler autrement pour moins se déplacer, de redécouvrir nos régions pour être moins consommateurs de vols aériens petits et longs courriers. nous avons su nous adapter, le secteur aéroportuaire a souffert certes mais cette période est une opportunité pour repenser nos déplacements dans une volonté de Transition écologique et ce secteur peut être force de proposition pour réinventer sa transition. Le couvre feu de 00h/06h est une bonne chose, son élargissement à 22h/07h serait encore plus ambitieux et en cohérence avec le modèle de société que nous aspirons. Il faut redimensionner : - ce couvre feu en effet vers 22h/07h - l'aéroport pour un trafic raisonnable donc sans extension - nos besoins professionnels et désirs personnels de trajets en avion pour plus de sobriété. Merci d'organiser cette contribution pour plus de dialogue citoyen.

Date	Heure	Titre	Texte
31/05/2021	23:22	22/7 h	Interdiction de tous aéronefs entre 22 h et 7h du matin pour notre santé et celle de nos enfants (cf OMS). Humain first !!
01/06/2021	17:31	Refus de couvre feu	Bonjour, je ne souhaite pas la mise en oeuvre d'un couvre-feu pour l'aéroport. Cette décision nuirait au développement de cette plateforme aéroportuaire et ainsi à celui de notre ville et de notre territoire. En effet, les compagnies aériennes pourraient ne pas retenir Nantes comme une base, compliquant également les premiers vols du matin importants pour les professionnels souhaitant développer leur entreprise, voir exporter. Sans compter les emplois en moins sur le site de l'aéroport. Je vous remercie pour votre vigilance sur notre économie.
01/06/2021	17:32	Refus de couvre feu	Bonjour, Je ne souhaite pas la mise en oeuvre d'un couvre-feu pour l'aéroport. Cette décision nuirait au développement de cette plateforme aéroportuaire et ainsi à celui de notre ville et de notre territoire. En effet, les compagnies aériennes pourraient ne pas retenir Nantes comme une base, compliquant également les premiers vols du matin importants pour les professionnels souhaitant développer leur entreprise, voir exporter. Sans compter les emplois en moins sur le site de l'aéroport. Je vous remercie pour votre vigilance sur notre économie.

Date	Heure	Titre	Texte
01/06/2021	18:09	UN COUVRE-FEU NOCTURNE : OUI MAIS COMPATIBLE AVEC L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE	Le couvre-feu nocturne proposé entre 0h et 6h constitue un bon compromis pour réduire les nuisances auprès riverains, tout en maintenant une activité aérienne, même si, inévitablement, il aura des répercussions sur l'activité économique (1) . Il ne doit cependant pas être étendu au-delà de la plage 0h-6h et il doit permettre à tous les avions programmés, et a minima pour les avions basés à Nantes Atlantique, de se poser après 0h en cas de retard, quel que soit le motif. Une extension horaire de ce couvre-feu pourrait constituer un sérieux risque de décrochage pour Nantes Atlantique par rapport aux autres plateformes aéroportuaires françaises. Ce qu'il ne faut pas : Un couvre-feu au-delà de 0h -6h rendrait Nantes Atlantique moins compétitif vis-à-vis des autres aéroports et dissuaderait les compagnies de s'installer et de développer des lignes sur Nantes Atlantique, et notamment les compagnies basées qui sont génératrices d'emplois localement. La bonne connectivité du territoire, vecteur d'attractivité économique, se mesure entre autres par : la connexion aux grands hubs aériens avec des fréquences et horaires adaptés et la possibilité de faire des allers-retours dans la journée pour un professionnel. Un couvre-feu qui s'étendrait au-delà de 6h détériorerait la compétitivité de l'escale nantaise car il rendrait difficile la mise en place de ces 2 points. Des dérogations trop strictes pour autoriser l'atterrissage après 0h en cas de retard imprévu (par exemple : pas de dérogation en cas de retard lié à une panne de l'avion) rendront très dissuasif pour une compagnie aérienne de développer et/ou baser des lignes à Nantes. L'obligation de dérouter l'avion vers un autre aéroport, d'assurer le transport en navette des clients rallongeront considérablement le temps de voyage et dégraderont la qualité de service.
01/06/2021	18:09	Risque de perdre toutes les compagnies depuis Nantes	Si nous, les compagnies aériennes n'y trouvons plus notre compte, nous risquons de fermer des lignes et de proposer une offre beaucoup moins attractive aux riverains. Un autre risque est que nous n'aurons plus de vols directs ce qui engendre un temps de voyage plus long et une empreinte carbone plus mauvaise. Le dernier gros risque est qu'il ne restera plus qu'une seule compagnie par destination avec des prix qui risquent de flamber !

Date	Heure	Titre	Texte
01/06/2021	18:11	LE COUVRE-FEU NE DOIT PAS REMETTRE EN CAUSE LES COMPAGNIES BASÉES À NANTES ATLANTIQUE	<p>En France, l'exploitation d'une desserte aérienne avec avions basés localement génère 4 fois plus d'emplois qu'un avion non basé. Le principe : une compagnie installe l'avion et son équipage sur un aéroport fixe. Elle optimise et effectue des rotations dans la journée et retourne à sa base tous les soirs. A Nantes Atlantique, Volotea, Transavia et EasyJet qui disposent d'une base comptaient en 2019 chacune plus de 100 emplois directs. Pour assurer les rotations quotidiennes des avions basés, il ne faut pas que le couvre-feu soit trop étendu pour assurer un retour de l'avion chaque soir (et par effet domino éviter l'annulation du vol du lendemain matin). En cas de couvre-feu trop strict et en l'absence de dérogation pour les compagnies basées, plusieurs conséquences sont possibles : diminution des avions basés car les compagnies ne prendront pas le risque de s'installer si elles ne peuvent pas assurer les rotations quotidiennes nécessaires à leur rentabilité ; moins de destinations desservies (la croissance de Nantes Atlantique et l'élargissement de ses zones de destination a été très liée au développement des avions basés) ; pas de création et/ou perte d'emplois générés localement. L'arrêté de couvre-feu doit donc, a minima, assurer le retour et donc le maintien des avions basés à Nantes Atlantique. Il ne doit pas décourager ces compagnies dans leur développement : ouverture de lignes, amélioration de leur efficacité notamment environnementale (renouvellement et modernisation des flottes vers des modèles plus silencieux et bas-carbone).</p>

Date	Heure	Titre	Texte
01/06/2021	18:13	LA CONNECTIVITÉ DU TERRITOIRE, CONDITION SINE QUA NONE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	souhaite rappeler l'intérêt de disposer d'un aéroport performant qui concilie bien protection des riverains (ce que propose le PPBE) et aussi développement de l'activité aéroportuaire : Avant la crise sanitaire, l'aéroport de Nantes figurait parmi les aéroports les plus dynamiques de France (croissance annuelle respectivement de +15%, +13% et +17% en 2017, 2018 et 2019), signe d'une demande de transport aérien forte, en accompagnement de la croissance économique et démographique du territoire. Le développement de l'offre sur Nantes Atlantique ne doit pas être remis en cause car il est fondamental pour maintenir l'attractivité du territoire et répondre au besoin de dessertes en Europe et à l'international. Pour se développer, un territoire métropolitain a en effet besoin d'être connecté aux autres territoires par tout type de transport dont l'aérien pour les échanges internationaux (liés au tourisme, à l'enseignement supérieur et recherche, à l'industrie, aux services) avec une accessibilité optimale (nombre de lignes, diversité des zones de destination, qualité du service). En fixant des contraintes trop fortes à l'activité aéroportuaire, on risque de dégrader la qualité du service, de diminuer l'attrait de la plate-forme pour les compagnies comme pour les clients et donc de reporter le trafic vers d'autres aéroports et ainsi remettre en cause tous les acquis qui ont bénéficié au territoire. Le PPBE et le projet de couvre-feu doivent donc proposer des mesures nécessaires pour les riverains mais les contraintes doivent aussi rester compatibles avec les besoins du développement aéroportuaire et ne pas bloquer sa croissance.
01/06/2021	18:14	LA RÉDUCTION DES NUISANCES PASSE AUSSI PAR LES INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES	La réduction des nuisances sonores passe aussi par les nouvelles technologies proposant des avions moins bruyants et moins émetteurs de carbone. L'aéroport de Nantes doit être précurseur sur ces innovations en incitant au renouvellement des flottes, tant par l'enjeu que représente le réaménagement aéroportuaire à proximité de la ville que par l'ancrage territorial de la filière aéronautique portée par Airbus, en pointe sur ces technologies. A terme, les nouvelles motorisations seront donc un moyen efficace de réduire les nuisances, tout en maintenant l'activité aérienne.
02/06/2021	07:47	Sur le fret	Cela remet en question le fret et donc toute l'organisation économique. je ne suis pas sûr que les avions de fret soient les plus polluants. cette mesure devrait être adaptée et pourquoi pas un couvre feu pour les vols loisirs mais maintenir ceux liés à l'approvisionnement. Ce qui d'ailleurs fluidifierait le trafic routier déjà dense et polluant ! maintenant les politiques ont décidé de laisser cet aérodrome sur ce même lieu.... malgré un référendum....

Date	Heure	Titre	Texte
02/06/2021	15:59	Avis	Si les compagnies n'y trouvent plus leur compte, elles vont fermer des lignes. Ou bien nous n'aurons plus de vol direct avec un temps de voyage plus long et une empreinte carbone plus mauvaise, ou bien il ne restera plus qu'une seule compagnie par destination avec des prix qui vont flamber, monopole oblige.
02/06/2021	16:00	Avis	Si les compagnies n'y trouvent plus leur compte, elles vont fermer des lignes. Ou bien nous n'aurons plus de vol direct avec un temps de voyage plus long et une empreinte carbone plus mauvaise, ou bien il ne restera plus qu'une seule compagnie par destination avec des prix qui vont flamber, monopole oblige.
02/06/2021	16:53	Pour un dynamisme fort de l'aéroport Nantes Atlantique	Il me semble impensable de prendre une quelconque décision qui viserait à réduire l'activité de l'aéroport en prenant comme alibi des questions d'environnement ou des questions sociétales mises en scène au profit d'un projet politique décroissionniste. Nantes souffre déjà d'un équipement vétuste, sale et trop étroit qui va fortement limiter la capacité de la Métropole de se développer normalement et d'être en contact avec le Monde. Le repli sur soi réactionnaire n'est pas un avenir souhaitable pour notre beau territoire.
02/06/2021	16:58	Pour un dynamisme fort de l'aéroport Nantes Atlantique	Il me semble nécessaire de faire en sorte que l'aéroport ait le moins de restriction possible afin d'être la porte ouverte sur le monde de la Métropole et plus largement de sa région. Il ne faut pas nous condamner à un repli réactionnaire qui n'est un avenir souhaité par personne pour notre beau territoire.
02/06/2021	17:01	PAS DE COUVRE FEU	la réduction du nombre de destinations pénalise déjà fortement les vols au départ de NANTES. si en plus la limitation des horaires est renforcée, les capacités de l'aéroport vont être fortement compromises je suis contre ce couvre feu
02/06/2021	17:05	Pour que l'aéroport de Nantes atlantique contribue au développement économique de la région	Si je comprends la nécessité des restriction d'exploitation de l'aéroport, entre 0h00 et 6h00, pour la tranquillité des populations impactées, l'aéroport de Nantes atlantique est une infrastructure nécessaire qui contribue au développement économique de la région. il ne faut donc pas élargir cette plage de restriction et permettre aux avions basés à Nantes d'atterrir en cas de besoins pendant cette période.

Date	Heure	Titre	Texte
02/06/2021	17:07	OPPOSITION AU COUVRE FEU	<p>Je suis totalement contre l'idée d'un couvre feu ,qui viendrait à pénaliser en particulier les déplacements des Hommes d'Affaires lesquels contribuent largement à l'économie de la Métropole Nantes St Nazaire,aux Départements limitrophes et les Régions Pays de la Loire et Bretagne. _ Le Voyage doit pouvoir s'effectuer en Aller Retour Journée pour optimiser pleinement le déplacement d'un commercial ou réparateur. Les habitants proches de l'aéroport savaient très bien à quoi ils s'exposaient lorsqu'ils ont fait construire ou acheter une maison. C'est comme les personnes qui s'installent à la campagne mais qu'ils ne veulent pas entendre le son des cloches ou le chant du Coq le matin. C'est surréaliste!!!! L'augmentation du trafic ne date pas d'hier!!! Alors on va sacrifier le développement économique, qui d'ailleurs fournit des emplois à ces mêmes personnes qui se plaignent aujourd'hui??? un peu de bon sens!!!</p>

Date	Heure	Titre	Texte
02/06/2021	17:44	Un couvre-feu nocturne compatible avec l'activité aéroportuaire	<p>Le couvre-feu nocturne proposé entre 0h et 6h est un bon compromis pour réduire les nuisances auprès des riverains tout en maintenant une activité aérienne, même si, inévitablement, il aura des répercussions sur l'activité économique¹. Il ne doit cependant pas être étendu au-delà de la plage 0h -6h et il doit permettre à tous les avions programmés, et a minima les avions basés, de se poser après 0h en cas de retard, quel que soit le motif. Ce qu'il ne faut pas : -Un couvre-feu au-delà de 0h -6h rendrait Nantes Atlantique moins compétitif vis-à-vis des autres aéroports et dissuaderait les compagnies de s'installer et développer des lignes sur Nantes Atlantique, et notamment les compagnies basées qui sont génératrices d'emplois . La bonne connectivité du territoire, vecteur d'attractivité économique, se mesure entre autres par : la connexion aux grands hubs aériens avec des fréquences et horaires adaptés et la possibilité de faire des allers-retours dans la journée pour un professionnel. Un couvre-feu qui s'étendrait au-delà de 6h détériorerait la compétitivité de l'escale nantaise car il rendrait difficile la mise en place de ces 2 points. - Des dérogations trop strictes pour autoriser l'atterrissage après 0h en cas de retard imprévu (par exemple : pas de dérogation en cas de retard liée à une panne de l'avion) rendront très dissuasif pour une compagnie aérienne de développer et/ou baser des lignes à Nantes. L'obligation de dérouter l'avion vers un autre aéroport, d'assurer le transport en navette des clients rallongeront considérablement le temps de voyage et dégraderont la qualité de service. Le couvre-feu ne doit pas remettre en cause les compagnies basées à Nantes Atlantique. En France, l'exploitation d'une desserte avec avions basés génère 4 fois plus d'emplois qu'un avion non basé. Le principe : une compagnie installe l'avion et son équipage sur un aéroport fixe. Elle optimise et effectue des rotations dans la journée et retourne à sa base tous les soirs. A Nantes Atlantique, Volotea, Transavia et EasyJet qui disposent d'une base comptaient en 2019 chacune plus de 100 emplois directs. Pour assurer les rotations quotidiennes des avions basés, il ne faut pas que le couvre-feu soit trop étendu pour assurer un retour de l'avion chaque soir (et par effet domino éviter l'annulation du vol du lendemain matin). En cas de couvre-feu trop strict et en l'absence de dérogation pour les compagnies basées, plusieurs conséquences sont possibles : diminution des avions basés car les compagnies ne prendront pas le risque de s'installer si elles ne peuvent pas assurer les rotations quotidiennes nécessaires à leur rentabilité ; moins de destinations desservies (la croissance de Nantes Atlantique et l'élargissement de ses zones de destination a été très liée au développement des avions basés) ; pas de création et/ou perte d'emplois générés localement. L'arrêté de couvre-feu doit donc, a minima, assurer le retour et donc le maintien des avions basés à Nantes Atlantique. Il ne doit pas décourager ces compagnies dans leur développement : ouverture de lignes, amélioration de leur efficacité notamment environnementale (renouvellement et modernisation des flottes vers des modèles plus</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>silencieux et bas-carbone). Avant la crise sanitaire, l'aéroport de Nantes figurait parmi les aéroports les plus dynamiques de France (croissance annuelle respectivement de +15%, +13% et +17% en 2017, 2018 et 2019) signe d'une demande de transport aérien forte, en accompagnement de la croissance économique et démographique du territoire. Le développement de l'offre sur Nantes Atlantique ne doit pas être remis en cause car il est fondamental pour maintenir l'attractivité du territoire et répondre au besoin de dessertes en Europe et à l'international. Pour se développer, un territoire métropolitain a en effet besoin d'être connecté aux autres territoires par tout type de transport dont l'aérien pour les échanges internationaux (liés au tourisme, à l'enseignement supérieur et recherche, à l'industrie, aux services) avec une accessibilité optimale (nombre de lignes, diversité des zones de destination, qualité du service). En fixant des contraintes trop fortes à l'activité aéroportuaire, on risque de dégrader la qualité du service, de diminuer l'attrait de la plate-forme pour les compagnies comme pour les clients et donc de reporter le trafic vers d'autres aéroports et ainsi remettre en cause tous les acquis qui ont bénéficié au territoire.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
02/06/2021	18:20	Couvre feu aérien	Très bon compromis entre la vie des riverains et le maintien de l'économie de la région
02/06/2021	18:35	restriction	Bonjour, je comprends qu'il faille préserver le confort des riverains je souhaite rappeler que cet aéroport a une vocation régionale et qu'en limiter trop durement les accès aura un impact négatif sur l'économie de notre région je trouve qu'une fermeture de minuit à 6H est suffisant il existe encore une France qui travaille et il faut aussi la prendre en compte Cdl
02/06/2021	18:35	restriction	Bonjour, je comprends qu'il faille préserver le confort des riverains je souhaite rappeler que cet aéroport a une vocation régionale et qu'en limiter trop durement les accès aura un impact négatif sur l'économie de notre région je trouve qu'une fermeture de minuit à 6H est suffisant il existe encore une France qui travaille et il faut aussi la prendre en compte Cdl
02/06/2021	18:44	Pour le déplacement de l'aéroport de Nantes loin de Nantes	Toutes ces mesures ne feront rien cela va juste nuire légèrement moi à la vie des Nantais. Je propose une interdiction des Vols d'avion ou hélicoptère au dessus de Nantes 24H/24 et 7 jours sur 7. Les vols au dessus d'une ville Urbaine est une hérésie en 2021... Je ne comprends pas comment cela est possible, on parle d'écologie mais là c'est tout le contraire.

Date	Heure	Titre	Texte
02/06/2021	18:57	OUI au développement de l'aéroport Nantes Atlantique	<p>Je m'exprime en mon nom propre et celui du groupe Sepamat, dont je suis le dirigeant et qui emploie 275 salariés sur le territoire desservi par l'aéroport de Nantes Atlantique. Avant la crise sanitaire, cet aéroport figurait parmi les plus dynamiques de France, signe d'une demande de transport aérien forte, en accompagnement de la croissance économique et démographique du territoire. Le développement de Nantes Atlantique ne doit ni ne peut être remis en cause car il est fondamental pour maintenir l'attractivité et répondre au besoin de dessertes du territoire. L'activité de location de véhicules exercée par le groupe Sepamat, serait fortement affectée par d'éventuelles restrictions sur le trafic de Nantes Atlantique, avec des conséquences lourdes sur l'emploi et l'investissement. Le couvre-feu nocturne proposé entre 0h et 6h est un compromis pour réduire les nuisances auprès des riverains, tout en maintenant une activité aérienne répondant au besoin des populations. Il ne doit cependant pas être étendu au delà de cette plage pour permettre à tous les avions programmés et en particulier aux avions basés, de se poser après 0h en cas de retard, quel que soit le motif. Un couvre-feu au delà de 0h et 6h dégraderait l'attractivité de l'aéroport Nantes Atlantique et la connexion avec les grands hubs européens avec des fréquences et horaires adaptés, indispensables au besoin des voyageurs. Il dissuaderait par ailleurs les compagnies de s'y installer et de développer des lignes au départ de Nantes Atlantique, notamment les compagnies basées qui sont fortement génératrices d'emplois. Des restrictions trop strictes d'atterrissage après 0h en cas de retard imprévu amèneront également des avions à se dérouter vers un autre aéroport, avec l'obligation d'assurer des transports en navette, rallongeant considérablement le temps de voyage et dégradant la qualité du service et la satisfaction des voyageurs. Pour toutes ces raisons, je souhaite que le couvre-feu proposé ne dépasse pas la plage proposée entre 0h et 6h, qui constitue déjà un frein considérable.</p>
02/06/2021	19:12	Compromis entre vie économique et lieux de vie	<p>En tant qu'habitant de la zone au sud de l'aéroport et ayant été chef d'entreprise, je comprends parfaitement le compromis à trouver. Ces heures de couvre-feu sont une bonne solution. Pour les vols d'affaires, Nantes dispose d'un TGV qui permet de rallier très vite Paris et donc les vols internationaux très rapidement. Ce n'est pas le cas de toutes les métropoles et c'est donc déjà un atout. Néanmoins, le couvre-feu nocturne ne règle pas la question des we: les habitants autour de la zone aéroportuaire souhaitent profiter paisiblement de leur domicile. Mais en même temps l'aéroport est très fréquenté notamment pour les vols d'agrément. N'oublions pas qu'à proximité de l'aéroport se situe le lac de Grand Lieu, espace naturel protégé majeur, pour sa faune et sa flore.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
02/06/2021	21:16	Contre les propositions	Je suis contre le projet qui va nuire gravement à la qualité de vie des nantais. Je suis pour déplacer l'aéroport, le projet de notre Dame des Landes étaient un projet pour le Grand Ouest. Ce qui est proposé ne me convient pas. Si ce projet va au bout, j'aurais besoin d'insonoriser ma maison bien sûr car aujourd'hui j'entends tout ce qu'il se passe dehors. Je souhaiterais également être indemnisé car ma maison que je viens d'acheter perdra automatiquement une grande partie de sa valeur car je suis sur l'Eraudiere.
02/06/2021	21:17	Plan inapproprié : une seule solution rester sur le couloir existant !	-> interdire les vols à partir de 19h (heure de retour des bureaux...) -> rester sur le couloir existant pour ne pas appliquer de nuisance nocturne supplémentaire à une population qui ne l'a pas choisie contrairement à la population du couloir existant qui s'est installée en connaissance de cause !
03/06/2021	07:30	Rejet du renforcement de l'interdiction des vols avec le couvre feu	Bonjour, je ne suis pas favorable au renforcement de l'interdiction des vols et des mesures du couvre feu. Je pense que ces contraintes supplémentaires vont inciter les compagnies à se désengager de Nantes Atlantique. En conséquence la ville et la région deviendront moins attractives pour l'économie des entreprises locales et l'économie du tourisme. Finalement moins de recettes et moins de moyens pour les citoyens pour le développement durable et le mieux vivre à Nantes. Bien cordialement,
03/06/2021	08:35	attractivité territoriale	la métropole Nantes - Saint Nazaire porte une ambition européenne. pour cela, il est indispensable que la métropole accueille sans restriction supplémentaire ses visiteurs dans des conditions de meilleures qualités.
03/06/2021	11:11	Restriction Aéroport de Nantes Atlantique	Je suis farouchement opposé aux restrictions d'exploitation prévues par ce projet d'arrêté. L'aéroport de Nantes est une locomotive économique pour la région et le freiner dans son développement est une erreur
03/06/2021	12:49	restriction d'exploitation.	Bonjour, les restrictions possibles ne doivent pas se faire au détriment du développement économique ainsi que du développement d'emploi. Nantes atlantique doit pouvoir poursuivre sa croissance et il existe d'autres solutions que des restrictions (réduction du bruit des appareils par exemple) à moyen terme. Les nuisances sont connues par les riverains depuis l'origine et les avions font de moins en moins de bruit !

Date	Heure	Titre	Texte
03/06/2021	12:50	CONTRE LES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION	Ces restrictions vont porter atteinte au développement de l'aéroport, au moment ou nous aurions au contraire besoin de développer l'attractivité de nos territoires par le tourisme grand public et les déplacements d'affaires. On sait très bien que ces restrictions vont dissuader les compagnies aériennes à s'installer à Nantes ou pour celles basées sur la plateforme de s'y développer si les rotations journalières des avions ne peuvent se faire dans la journée. Certes, ces restrictions visent à éviter les quelques désagréments d'arrivées tardives pour les riverains mais risquent davantage de freiner le développement économique de toute notre région, de contraindre nos emplois, notre activité touristique et notre attractivité Pour cela il ne faut pas voir petit, il faut voir grand !!
03/06/2021	13:45	CONTRE	Ce projet impacte la vie des riverains (nuisance sonore et autres), il est important que cela soit étudié collectivement et la décision devrait être soumise à un vote des riverains habitant sur la zone prévue par les voies aériennes. Les remarques remontées par les habitants lors des différentes précédentes consultations des collectivités ne semblent pas avoir été prises en compte. Je m'oppose donc à ce projet.
03/06/2021	14:16	couvre-feu	je ne suis pas favorable à des restrictions d'horaires qui rendrait l'aéroport de Nantes non compétitif. Je suis favorable pour 00h à 6 heures
03/06/2021	14:17	Consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique	je suis favorable aux modifications prévues dans le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique
03/06/2021	14:18	DIRECTEUR	LA MISE EN PLACE D'UN COUVRE-FEU ne doit pas restreindre l'activité économique de l'aéroport. Un couvre feu trop stricte risque d'effrayer certaines compagnies donc une diminution de l'offre et des pertes d'emplois. le couvre feu doit admettre une large tolérance afin de minimiser l'impact économique.
03/06/2021	16:18	couvre feu	Un couvre feu pourquoi pas mais en cohérence avec l'activité aéroportuaire donc ne pas instaurer trop de règles dissuasives qui empêcheraient les compagnie de s'installer. Attention également à ne pas trop étendre le couvre feu qui risquerait d'agir en concurrence avec d'autres villes moins regardantes. Il y va de la survie de notre territoire et sa visibilité sur le plan national et international.

Date	Heure	Titre	Texte
03/06/2021	16:43	A quand le respect des engagements	Nous avons voté pour l'aéroport et donc son développement. Le besoin du collectif passe avant tout et l'économie sont nos futurs emplois et cela passe par une ville connectée ! Non pour des restrictions supplémentaires et laissons nous libre de voyager pour le business ou le plaisir avec du choix pour éviter d'aller rajouter des passagers nantais sur l'aéroport de Paris ou d'ailleurs.
03/06/2021	16:46	Scandalisée par le passage des avions au dessus de Nantes	J'ai appris qu'un projet de faire passer un couloir aérien au dessus de Nantes allait voir le jour. Je trouve cela honteux d'imposer cela aux citoyens nantais. Je refuse catégoriquement un tel projet.
03/06/2021	16:46	Scandalisée par le passage des avions au dessus de Nantes	J'ai appris qu'un projet de faire passer un couloir aérien au dessus de Nantes allait voir le jour. Je trouve cela honteux d'imposer cela aux citoyens nantais. Je refuse catégoriquement un tel projet.
03/06/2021	18:12	couvre feu	Il est primordial pour le développement démographique et économique du territoire de limiter le couvre feu de 0 heure à 6 heures. cela impacte directement les clients de mon entreprise, leur développement et les emplois sur notre territoire
03/06/2021	18:13	couvre feu	Il est primordial pour le développement démographique et économique du territoire de limiter le couvre feu de 0 heure à 6 heures. cela impacte directement les clients de mon entreprise, leur développement et les emplois sur notre territoire
03/06/2021	23:40	Non au survol la nuit	Ces dispositions ne suffisent pas. Il s'agit de légèrement diminuer les conséquences d'une nuisance que l'on est en train de créer au lieu de traiter le problème véritablement: qui dort 6 heures par nuit ? qui souhaite habiter, vivre et dormir sous une nouvelle trajectoire d'approche ? De plus, les quartiers concernés et notamment les bords de l'Erdre sont caractérisés dans tous les plans d'urbanisme par leur calme, des aménagements de loisirs et des circulations apaisées et servent de poumon vert à la ville et à ses habitants.
04/06/2021	08:12	Un couvre feu demain et après ? Une interdiction de vols pendant les heures de sieste?	Je ne comprends pas cette proposition. Un couvre feu pour officiellement réduire le bruit. Tous les vols vont être regroupés sur les heures de journée. Quand les vols vont reprendre à plein cela va générer une sacrée pagaille dans le terminal. Nous sommes une région pleine d'industries avec des interactions importantes avec l'ensemble du territoire et des pays européens, et nous ne sommes pas capable d'avoir un aéroport à la hauteur de nos ambitions.

Date	Heure	Titre	Texte
04/06/2021	08:13	Un couvre feu demain et après ? Une interdiction de vols pendant les heures de sieste?	Je ne comprends pas cette proposition. Un couvre feu pour officiellement réduire le bruit. Tous les vols vont être regroupés sur les heures de journée. Quand les vols vont reprendre à plein cela va générer une sacrée pagaille dans le terminal. Nous sommes une région pleine d'industries avec des interactions importantes avec l'ensemble du territoire et des pays européens, et nous ne sommes pas capable d'avoir un aéroport à la hauteur de nos ambitions.
04/06/2021	12:11	Avis sur le renforcement de l'interdiction de vol	Bonjour, Je tiens à exprimer mon plus grand étonnement, et ma plus grande résistance en tant qu'usagé à cette restriction d'ouverture et de vol. Pour une région aussi dynamique que Nantes, nous devons avoir les services et infrastructures dignes du rang de la ville. Le manque de courage politique pour notre dame de Lande est déjà une erreur majeure, vouloir fermer l'aéroport est ubuesque et dénué de bon sens. On luttera!
04/06/2021	12:24	AUCUNE DEROGATION POUR LES VOLS DE NUIT	Aucun vol de nuit ne doit être accepté quelque soit la compagnie. Laissez nous dormir tranquille.... Le déménagement de l'aéroport loin de l'agglomération est la seule solution acceptable.
06/06/2021	18:46	Pathétique	Je ne sais quels termes utiliser pour cette nouvelle fumisterie comme pour la naïveté déterminée et longanime d'une part appréciable de 'décideurs' et d'associations plus ou moins faux-nez. Bon courage et connivence aux uns et aux autres après la consultation dite référendaire, la concertation sous l'égide' de la CNDP (quezaco?), en attendant le prochain foutage de gueule où il ne faut point désespérer de voir réapparaître l'escroc xx l'écofondamentaliste xx et pourquoi pas Mme xx. Bonjour quand même au passage à madame xx, adjointe xx, pour son sens de l'opportunité.
06/06/2021	18:54	Pathétique	Y a-t-il des termes idoines pour qualifier cette énième fumisterie à laquelle 'décideurs' et quelques faux-nez associatifs prêtent un concours plus ou moins convaincu et convaincant. Les écovoyoucrates doivent s'en fendre la pêche à longueur de temps. Participez qu'ils disent, il n'en restera pas obligatoirement quelque chose

Date	Heure	Titre	Texte
07/06/2021	09:54	Avis du Conseil municipal de la Ville de Bouaye	<p>Le vingt-sept mai 2021, le Conseil Municipal de la Commune de BOUAYE s'est réuni en session ordinaire à la Mairie, sous la présidence de Monsieur le Maire. Il a été exposé ce qui suit : En matière de nuisances sonores, le règlement de l'Union Européenne (UE) n°598/2014 encadre la procédure à suivre pour introduire de nouvelles restrictions d'exploitation. Cette procédure prévoit en particulier la réalisation d'une étude d'impact pour l'introduction de nouvelles restrictions selon l'approche équilibrée. Pour l'aérodrome de Nantes-Atlantique de nouvelles mesures de restrictions environnementales ont été décidées suite aux conclusions de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée menée en 2020 pour la plate-forme. Ces nouvelles mesures doivent faire l'objet d'un arrêté révisant la réglementation en vigueur applicable à l'exploitation de cet aérodrome et en particulier de l'arrêté du 26 avril 2006 (dans sa version modifiée pour la dernière fois le 3 septembre 2018). Tel est l'objet du projet d'arrêté mis à la disposition du public depuis le 29 avril 2021. Les principales modifications prévues par le projet d'arrêté soumis à la présente consultation portent sur : -Le renforcement de l'interdiction de vol des aéronefs les plus bruyants. Le texte prévoit ainsi l'interdiction des aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 (annexe 16 OACI) avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB entre 22h00 et 6h00 (au lieu de 8 EPNdB entre 22h30 et 23h00 et 13 EPNdB entre 23h01 et 6h00 actuellement) -La mise en oeuvre d'un couvre-feu en programmation qui consiste en l'interdiction des vols programmés entre 00h et 6h00. -Le projet de texte procède également au toilettage de certaines dispositions et précise la définition des termes utilisés. A des fins de simplification, le choix s'est porté sur une abrogation de l'arrêté du 24 avril 2006 actuellement en vigueur pour le remplacer par un nouvel arrêté, en lieu et place d'une modification de l'arrêté en vigueur qui aurait été peu lisible. Ce projet d'arrêté a fait l'objet d'une présentation et d'une saisine pour avis à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aéroport le 29 janvier 2021. Cette commission est une instance de dialogue entre les services de l'État, les collectivités, les associations et les acteurs économiques de l'aéroport. La CCE a rappelé à cette occasion que l'introduction d'un couvre-feu en programmation entre 0h00 et 6h00 avait fait l'objet d'une déclaration commune des 24 maires de la métropole en janvier 2019 et que cette mesure a été souhaitée par une très large majorité des participants à la concertation publique préalable au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Se prononçant favorablement au projet d'arrêté de restriction d'exploitation, la commission a néanmoins estimé qu'une amplitude de six heures était une première avancée mais n'était pas suffisante au regard des besoins de sommeil des riverains de l'aéroport et des populations survolées. Les membres de la commission ont également soulevé que la classification nationale des avions selon leur performance acoustique ne représente plus de manière satisfaisante les</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>performances réelles des avions, qui se sont sensiblement améliorées et que, de ce fait, les restrictions introduites pour les avions les plus bruyants entre 22h00 et 0h00 auront des effets limités. Ils ont noté par ailleurs que la notion de raisons indépendantes de la volonté des transporteurs comporte une nécessaire appréciation au regard de chaque situation de non-respect du couvre-feu et que le respect de l'arrêté est soumis au pouvoir de sanction de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA). Ces observations faites, la commission a demandé à ce que le couvre-feu puisse entrer en vigueur le plus rapidement possible et à ce que la classification nationale des avions selon leur performance acoustique soit revue. Elle a également demandé à ce que les effets résultant de cet arrêté puissent faire l'objet d'un bilan à mi-parcours du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et qu'une évolution de l'arrêté puisse être étudiée ultérieurement pour la tranche horaire de 6h00 à 7h00, en tenant compte de l'évolution demandée de la classification nationale des avions selon leur performance acoustique et du rythme de renouvellement de la flotte des compagnies aériennes.</p> <p>Conformément au règlement UE n°598/2014, ce projet d'arrêté est mis à la disposition du public pour une durée de 3 mois. Après prise en compte des résultats de cette consultation et publication de son bilan, le projet d'arrêté, éventuellement adapté pour tenir compte de la consultation, pourra ensuite être transmis pour avis à l'ACNUSA puis à la Commission européenne en vue de son adoption. Au même-titre que les membres de la CCE, la commune de Bouaye se prononce favorablement au projet d'arrêté portant restriction d'exploitation pour l'aérodrome Nantes-Atlantique. Le Conseil municipal, après délibération, et à l'unanimité a : - Invité la population à participer à la consultation publique . - Emis un avis favorable au projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome Nantes-Atlantique. - Adhéré aux différentes observations et recommandations émises par la CCE et souhaiter notamment qu'une évolution de l'arrêté puisse être étudiée ultérieurement pour la tranche horaire 6h-7h.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
07/06/2021	12:28	Couvre-feu minuit/6h	Certes, ce couvre-feu minuit/6H est l'équilibre nécessaire entre une moindre nuisance sonore pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations au départ de l'aéroport, mais attention à ne pas franchir la ligne rouge en l'élargissant. Un couvre-feu élargi, c'est encore moins d'utilisation des avions basés à Nantes et le risque que, faute de rentabilité, qu'ils quittent l'aéroport de Nantes pour des aéroports devenant plus attractifs comme Bordeaux ou Toulouse. À terme, Nantes perdra son attractivité économique et touristique avec de nombreux emplois à la clé.
07/06/2021	12:37	couvre feu	Si le couvre-feu imposait le déroutement vers Roissy ou Bordeaux des vols retardés, cela irait contre les efforts importants de l'industrie aéronautique pour réduire son empreinte carbone. Déroutement + retour des passagers en car à Nantes + retour du car à vide à Roissy ou Bordeaux + retour de l'avion à vide à Nantes le lendemain = beaucoup trop de consommation carbone inutile ! Le couvre-feu ne peut se faire sans un bon sens écologique.
07/06/2021	13:25	Maintenir une qualité de service	Ce couvre-feu minuit/6H est une avancée, c'est un bon équilibre trouvé entre une moindre nuisance sonore pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations. En revanche, il faut que l'on puisse atterrir après minuit en cas de retard. Un retard qui dépasse minuit n'arrive pas très souvent. Pour les vols retours prévus en fin de journée, le couvre-feu ne doit pas faire risquer de rentrer chez soi à 6 heures du matin en passant par Bordeaux ou Roissy.
07/06/2021	13:29	Rester sur un couvre-feu 0h-6h	Si la plage de couvre-feu est élargie, les vols de la tranche départ 06H-07H et de la tranche 22H30-minuit au retour seront décalés et c'est tous les rendez-vous professionnels à destination qui seront perturbés, en imposant en plus aux passagers de rester une nuit de plus sur place.
07/06/2021	16:55	00h-6h already a great improvement. let's not go further to protect our industry.	Considering the context that our industry is undergoing since March 2020, it is urgent not to extend this curfew beyond 00H/06H. the airlines are already financing the soundproofing of the residents for more than 15 years with a tax whose amount has tripled in 2 years. This is very good for the residents but we still have to adapt by reducing by a quarter the operating hours of our planes with the closing time of 00H/06H. this is already a great improvement for the residents VS the past so let's not go further to protect our industry!
08/06/2021	10:21	Projet aéroport de Nantes	Bonjour je suis absolument contre ce projet qui n'améliore rien le trafic aérien ne doit pas augmenter. les vols au dessus de Nantes et les autres commune a l'atterrissage sont intolérables. interdiction des vols programmés entre 00h et 6h00.

Date	Heure	Titre	Texte
08/06/2021	18:59	Limitation de survol et risques majeurs d'accidents aérien	Bonjour, j'habite Nantes depuis 5 ans pour motifs professionnels. Nous quitterons l'agglomération à cause des nuisances liées au survol de notre maison en centre de Nantes : est du jardin des plantes. D'une part je demande l'extension de la zone de protection du bruit afin que les maisons anciennes sur Nantes puissent bénéficier d'une Isolation phonique subventionnée. Ce qui n'est pas le cas à ce jour. D'autre part, je demande que les avions trop bouillants soient interdits de survol, que les plus polluants le soient aussi. L'atterrissage concerne le centre ville, des mesures doivent être diffusées et publiées sur un site connue (et non dans des publications réservées et peu diffusées). Pas de survol la nuit, pour nos enfants et la santé de nos familles. Le critère de sécurité est enfin le plus important. Comment expliquer qu'un virage soit encore possible avant l'atterrissage ? Sans guide avec un climat océanique très venteux ? Un accident sur Nantes à l'atterrissage, période risquée du vol, toute la communauté en souffrira. Cordialement
08/06/2021	22:21	Si Notre Dame des Landes !!!	Si notre Président Macron n'était pas revenu sur ses dires de campagne électorale, Notre Dame des Landes serait en construction et il n'y a pas d'enquêtes sur le bruit. D'autre part, les riverains pour la plupart savaient qu'en résidant près d'un aéroport, ce dernier pouvait engendrer du bruit. En conséquences pour le développement économique de notre région excentrer en Europe et si besoin, l'ouverture 24 h / 24 h me semble nécessaire
09/06/2021	10:58	Couvre-feu pour l'aéroport	Chef d'une entreprise de la région qui utilise l'aéroport, notamment comment point de départ vers des vols longs courriers via les Hub de CDG ou AMS, il est absolument indispensable que les avions puissent atterrir à Nantes en cas de retard, quel qu'en soit la cause, afin de permettre à nos salariés de rentrer chez eux après un long voyage. Dans le cas contraire, nous pourrions être amenés à revoir les positionnements géographiques de certaines personnes ou services.
09/06/2021	11:44	Non sens du Couvre-Feu de l'aéroport Nantes-Atlantique	Couvre-feu impensable = ce couvre-feu va 'isoler' l'aéroport de Nantes-Atlantique qui ne pourra plus, entre autres, assurer les correspondances vers notre région des vols du soir en provenance de hubs ou aéroports internationaux . De plus les passagers désirant rejoindre notre région en fin de soirée, devront soit prendre une chambre sur place, soit essayer de prendre un train, mais en horaires de nuit ces trains sont inexistantes. C'est un non sens économique, une perte d'attractivité de notre région vu aussi et surtout de l'international ! Le transfert vers NDLL n'aurait pas posé ce problème, il faut donc impérativement remettre ce dossier de transfert sur le 'métier' et SVP au-dessus de la pile quand on connaît l'inertie de notre administrations pour l'étude et la prise de décision sur ce genre de dossier. On a travaillé pendant

Date	Heure	Titre	Texte
			des décennies pour se voir renvoyer dans nos entreprises uniquement par décision politique électorale, c'est lamentable
09/06/2021	16:19	Avis défavorable	Bonjour, en tant que dirigeant d'une entreprise industrielle dans la région je suis tout à fait opposé à ce projet qui aurait un effet très négatif sur l'attractivité de la ville de Nantes et de sa région. Cordialement,
10/06/2021	11:39	Un couvre-feu oui, mais dans des proportions raisonnables	Bonjour, Je suis salarié de la plateforme depuis 25 ans. Je suis favorable au couvre-feu, consistant de la nécessité de limiter les nuisances sonores pour les habitants vivant à proximité des seuils de piste. Néanmoins, attention à ne pas casser l'emploi sur la plateforme en augmentant la période de couvre-feu à 22h00 et / ou 07h00. Je crois savoir que la période actuellement imaginée (00h00 / 06h00) occasionnera une casse sociale de 200 à 300 postes. Dès lors, si un couvre feu plus étendu devait être mis en place (22h00 - 07h00 comme évoqué dans la presse), les compagnies ne pourraient dès lors pas opérer un nombre de rotations suffisantes dans la journée avec les autres aéroports français et européens avec lesquels Nantes Atlantique est connecté. Notre aéroport perdrait dès lors une grande part de son attractivité (nuisible par le territoire au demeurant) et verrait les compagnies quitter les unes après les autres notre plateforme nantaise, au profit d'autres aéroports proches (BOD, RNS, BES, PIS) non concernés par de telles contraintes. Cela poserait d'ailleurs un grave problème de distortion de la concurrence, en plus d'une casse sociale très importante. Par ailleurs, les avions qui arriveront en soirée auront une probabilité plus importante de dérouter vers PARIS, n'étant plus autorisés à se poser sur NTE au delà de 22h00 par exemple. Un véritable non sens environnemental, les avions devant consommer davantage de kéro pour rejoindre l'aéroport de déroutement. Et je ne parle du service client, avec des passagers qui se verront obligés de rejoindre Nantes par voie terrestre, au mieux de nuit, au pire la journée du lendemain. Des passagers qui ne prendront plus de vols au départ et à l'arrivée à NTE. En résumé : Oui au couvre feu ! Non à la casse sociale ! Non à la perte d'attractivité de notre aéroport et de notre région ! Non à concurrence déloyale vs les autres aéroports non concernés. Et pour finir, je pense que les salariés de la plateforme de Nantes Atlantique sont plus que las d'être en permanence stigmatisés et plus qu'exaspérés de payer les pots cassés d'une gestion catastrophique de la part de l'Etat du dossier NDDL.... Un peu de bon sens dans la gestion de ce nouveau dossier, en dehors de toute opportunité politique, sera bienvenu.

Date	Heure	Titre	Texte
10/06/2021	14:34	Un couvre-feu équilibré	La mise en place d'un couvre-feu peut-être pertinente si elle est jugée équilibrée. 22h vous pénalisez les voyageurs qui se retrouveraient bloqués et déroutés à l'autre bout de la France, pour des problématiques qui ne sont pas de leur fait. Sans parler des conséquences sur l'emploi direct (les compagnies certes, mais surtout tout le bassin économique) autour de l'aéroport, et une mise à mal de l'emploi déjà bien impactée par la crise sanitaire. Minuit - 6h me paraîtrait plus tenable (sachant que passées 22h, les vols sont tout de même plus rares...)
11/06/2021	10:15	Qualité de services pour les passagers !	Ce couvre-feu minuit/6H est une avancée, c'est un bon équilibre trouvé entre une moindre nuisance sonore pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations. En revanche, il faut que l'on puisse atterrir après minuit en cas de retard. Un retard qui dépasse minuit n'arrive pas très souvent. Pour les vols retours prévus en fin de journée, le couvre-feu ne doit pas faire risquer de rentrer chez soi à 6 heures du matin en passant par Bordeaux ou Roissy.
11/06/2021	13:50	un futur noir	Encore une concertation , encore beaucoup d'argent dépensé pour rien puisque rien de ce que nous pourrions dire ne sera entendu . Puisque pour une écrasante majorité d'entre nous , riverains de Nantes atlantique , nous sommes pour le déménagement de cet aéroport ! Nous l'avons prouvé en votant au référendum de 2016 , on connaît le résultat : le pire déni de démocratie !! Ma carte d'électeur est depuis détruite... Des ateliers participatifs ont été organisés il y a 2 ou 3 ans , toutes les personnes présentes - toutes-refusent en bloc les propositions de réaménagement , toutes n'ont parlé que de l'unique solution : construire un nouvel aéroport loin de ces zones très peuplées. -Je vois que les aides à la revente ne concernent que très très peu de propriétaires (achat des biens entre déc 2010 et janvier 2018) - Allongement de la piste au sud : on nous promet moins de bruits . C'est faux , qui peut croire que cela aura un effet notoire sur le bruit ??? -couvre-feu de 0.00h à 6.00 : lisez bien : cela concerne les avions PROGRAMMES , donc ceux non programmés pourront nous réveiller ! -On sait qu'il y aura une augmentation délirante du trafic aérien dans les prochaines années : c'est tout simplement inacceptable !!!! Et qu'on ne me dise pas (comme certains) que je suis bien contente de disposer d'un aéroport proche de chez moi , et que je savais qu'il était là quand j'ai acheté ma maison : - je refuse de prendre l'avion par conscience écologique - J'ai acheté ma maison il y a 10 ans : le trafic était tout à fait supportable , et l'aéroport devait déménager . Pour résumer : non , toujours non à ce plan de réaménagement ! On veut pouvoir profiter de nos jardins , on veut dormir , on ne veut plus souffrir de déprime , d'insomnies etc Ce projet est fou et insensé

Date	Heure	Titre	Texte
11/06/2021	16:24	Madame	Je suis contre l'application d'un couvre feu pour l'aéroport de Nantes Atlantique
11/06/2021	18:57	zone de perturbation sonore	les avions survolant quotidiennement notre domicile , nous sommes surpris de ne pas être inclus dans la zone de nuisance sonore , mais juste à sa limiteMaintenant que le trafic aérien reprend les vols sont nombreux et nous occasionnent une gêne sonore importanteNous avons constaté que presque tous les avions survolent notre propriété
11/06/2021	22:00	Horreur, bruit, nuisance de pire en pire depuis des années	Depuis des années les vols aux départs de Nantes Atlantique sont un cauchemar pour les habitants de Rezé la commune située sous le « nouveau couloir aérien » pourquoi nouveau ? Car depuis quelques années les plans de vol au décollage au dessus de la commune ont été modifiés sauvagement. Les avions des compagnie Easy jet et autre low cost et maintenant aussi le Béluga d'Airbus, décollent à une altitude extrêmement basse et avec des virages ultra serrés !! Nous avons constaté ce changement depuis bientôt cinq ans ! POURQUOI CRÉER DE LA NUISANCE SUPPLÉMENTAIRE DÛ À CES CHANGEMENTS DE TRAJECTOIRE ? c'est une scandale et un cauchemar au quotidien, impossible de profiter de sa terrasse le soir en semaine et le week end toute la journée ! Vols et bruits assourdissants de 6h00 à 23h00 où les avions passent maintenant au ras des maisons !! Les nuisances s'accroissent parce que les pilotes vols de plus en plus bas ! Dans quel but ??! Le gouvernement n'a pas fait respecté le vote « OUI » pour déplacer cet aéroport ailleurs, il est également responsable de ce qui se passe ! On attend des actions concrètes ! Mais pas de proposition farfelues du style : « crédit d'impôt sur le double vitrage » STOP AUX BRUIT, STOP AUX ABUS !!
12/06/2021	08:06	Restriction d'exploitation de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique	Bonjour, L'aéroport de Nantes sur son site actuel, même réaménagé, n'est absolument pas adapté au flux d'avion prévu. Seul le déplacement de l'aéroport répond à la problématique. Les conséquences sont manifestes sur les riverains et l'ensemble des habitants de la métropole. Le projet de restriction d'exploitation de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique tel que proposé est insuffisant à prévenir et limiter l'impact sur l'homme et l'environnement. Il faudrait : - interdire l'accès à l'aéroport aux gros-porteurs, - réduire le nombre de vols autorisés par jour en semaine, - limiter drastiquement le nombre de vols autorisés le week-end, - interdire les décollages et atterrissages (prévus ou imprévus) entre 22h30 et 7h En espérant que ces propositions seront dument examinées et prises en compte. Cordialement,

Date	Heure	Titre	Texte
13/06/2021	11:33	NON au survol -Pouvoir sortir le jour et dormir la nuit	Les riverains de Nantes Atlantique n'ont aucune exigence extraordinaire. Ils veulent comme tout le monde pouvoir {{sortir le jour}} et {{dormir la nuit}} sans risque pour leur {{sécurité}} et leur {{santé}}. La décision du gouvernement bafoue toutes les règles de notre république, de l'intérêt général et aussi tout simplement du bon sens. Tout ce qui va dans le sens de la diminution des nuisances est bienvenu. Comme le manque de sommeil peut avoir des {{conséquences néfastes sur la santé}} : surpoids, diabète, maladies cardiovasculaires, hypertension artérielle, troubles gastro-intestinaux, infections virales, dépression, maux de tête, baisse de motivation, difficultés d'apprentissage, problèmes professionnels etc.... je demande l'interdiction totale des vols de nuit a Nantes-Atlantique de 22 heures à 7 heures du matin. J'attire votre attention sur la nécessité toute particulière de respecter strictement le REPOS NOCTURNE en {{ETE}} et en {{PERIODES DE CANICULES}}, lorsqu'on vit fenêtre ouverte pour récupérer la fraîcheur de la nuit. C'est une exigence primordiale et non évoquée dans le PPBE. Financer l'isolation des logements est la seule mesure proposée à ce jour pour le plus grand nombre et ce n'est pas du tout une solution pérenne pour une vie acceptable. {{Non au survol, non au calfeutrage.}} Une croissance à 11 millions de passagers à l'horizon 2040 est un suicide annoncé pour les riverains. Soyez responsables de vos décisions à l'encontre de la population et merci d'étudier au plus vite un {{couvre feu total}} pour préserver notre santé et notre sécurité vraiment.
13/06/2021	17:27	Consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique	Bonjour, Attention de ne pas diminuer l'attractivité de notre aéroport qui génère des emplois et de l'activité économique dans notre région, un couvre-feu trop restrictif nous pénaliserait fortement
13/06/2021	17:27	Consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique	Bonjour, Attention de ne pas diminuer l'attractivité de notre aéroport qui génère des emplois et de l'activité économique dans notre région, un couvre-feu trop restrictif nous pénaliserait fortement

Date	Heure	Titre	Texte
14/06/2021	10:57	Avis du Conseil municipal de Saint-Aignan de Grand Lieu	<p>Comme transmis à la Préfecture par courrier, ci-après la délibération prise par le Conseil municipal de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'Aérodrome Nantes-Atlantique le 17 mai dernier: 'En matière de nuisances sonores, le règlement de l'Union Européenne (UE) n°598/2014 encadre la procédure à suivre pour introduire de nouvelles restrictions d'exploitation. Cette procédure prévoit en particulier la réalisation d'une étude d'impact pour l'introduction de nouvelles restrictions selon l'approche équilibrée. Pour l'aérodrome de Nantes-Atlantique de nouvelles mesures de restrictions environnementales ont été décidées suite aux conclusions de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée menée en 2020 pour la plate-forme. Ces nouvelles mesures doivent faire l'objet d'un arrêté révisant la réglementation en vigueur applicable à l'exploitation de cet aérodrome et en particulier de l'arrêté du 26 avril 2006 (dans sa version modifiée pour la dernière fois le 3 septembre 2018). Tel est l'objet du projet d'arrêté mis à la disposition du public depuis le 29 avril 2021. Les principales modifications prévues par le projet d'arrêté soumis à la présente consultation portent sur : Le renforcement de l'interdiction de vol des aéronefs les plus bruyants. Le texte prévoit ainsi l'interdiction des aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 (annexe 16 OACI) avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB entre 22h00 et 6h00 (au lieu de 8 EPNdB entre 22h30 et 23h00 et 13 EPNdB entre 23h01 et 6h00 actuellement) La mise en oeuvre d'un couvre-feu en programmation qui consiste en l'interdiction des vols programmés entre 00h et 6h00. Le projet de texte procède également au toilettage de certaines dispositions et précise la définition des termes utilisés. A des fins de simplification, le choix s'est porté sur une abrogation de l'arrêté du 24 avril 2006 actuellement en vigueur pour le remplacer par un nouvel arrêté, en lieu et place d'une modification de l'arrêté en vigueur qui aurait été peu lisible. Ce projet d'arrêté a fait l'objet d'une présentation et d'une saisine pour avis à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aéroport le 29 janvier 2021. Cette commission est une instance de dialogue entre les services de l'État, les collectivités, les associations et les acteurs économiques de l'aéroport. La CCE a rappelé à cette occasion que l'introduction d'un couvre-feu en programmation entre 0h00 et 6h00 avait fait l'objet d'une déclaration commune des 24 maires de la métropole en janvier 2019 et que cette mesure a été souhaitée par une très large majorité des participants à la concertation publique préalable au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Se prononçant favorablement au projet d'arrêté de restriction d'exploitation, la commission a néanmoins estimé qu'une amplitude de six heures était une première avancée mais n'était pas suffisante au regard des besoins de sommeil des riverains de l'aéroport et des populations survolées. Les membres de la commission ont également soulevé que la classification nationale des avions selon leur performance</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>acoustique ne représente plus de manière satisfaisante les performances réelles des avions, qui se sont sensiblement améliorées et que, de ce fait, les restrictions introduites pour les avions les plus bruyants entre 22h00 et 0h00 auront des effets limités. Ils ont noté par ailleurs que la notion de raisons indépendantes de la volonté des transporteurs comporte une nécessaire appréciation au regard de chaque situation de non-respect du couvre-feu et que le respect de l'arrêté est soumis au pouvoir de sanction de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA). Ces observations faites, la commission a demandé à ce que le couvre-feu puisse entrer en vigueur le plus rapidement possible et à ce que la classification nationale des avions selon leur performance acoustique soit revue. Elle a également demandé à ce que les effets résultant de cet arrêté puissent faire l'objet d'un bilan à mi-parcours du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et qu'une évolution de l'arrêté puisse être étudiée ultérieurement pour la tranche horaire de 6h00 à 7h00, en tenant compte de l'évolution demandée de la classification nationale des avions selon leur performance acoustique et du rythme de renouvellement de la flotte des compagnies aériennes. Conformément au règlement UE n°598/2014, ce projet d'arrêté est mis à la disposition du public pour une durée de 3 mois. Après prise en compte des résultats de cette consultation et publication de son bilan, le projet d'arrêté, éventuellement adapté pour tenir compte de la consultation, pourra ensuite être transmis pour avis à l'ACNUSA puis à la Commission européenne en vue de son adoption. Au même-titre que les membres de la CCE, la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu se prononce favorablement au projet d'arrêté portant restriction d'exploitation pour l'aérodrome Nantes-Atlantique mais avec des prescriptions complémentaires. En sus de l'avis de la CCE, la commune formule les observations suivantes : La restriction d'exploitation entre 22h et 6h des aéronefs dont la marge acoustique est inférieure à 13 EPNdB est insuffisamment contraignante du fait de la proximité de la plate-forme avec les zones d'habitat. Il est demandé de porter le seuil à 15 voire 18 EPNdB dans un délai proche. S'il peut être compréhensible d'accepter des atterrissages exceptionnels après 23h30 pour des vols programmés entre 21h et 23h30 devant revenir à Nantes: -Il est incompréhensible de tolérer des départs anticipés. -La tolérance ne paraît pas pouvoir être définie juridiquement pour des 'retards pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur'. Ces retards devront être constatés par l'administration et donner lieu à poursuites, l'Autorité de contrôle devra recevoir la preuve du transporteur. Le projet place la planification des essais moteurs sous la seule responsabilité de l'exploitant en recommandant de ne faire que des essais au ralenti sur les postes 8 à 20. Cela suppose que le concessionnaire réalise une zone protégée pour les essais moteurs afin de ne pas gêner les proches riverains. S'agissant des Auxiliaires de puissance, la commune renouvelle leur remplacement par des branchements électrique. Le Conseil</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>municipal, après avoir entendu l'exposé du rapporteur, et en avoir délibéré, est invité à : -Emettre un avis favorable au projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome Nantes-Atlantique. -Adhérer aux différentes observations et recommandations émises par la CCE et souhaiter notamment qu'une évolution de l'arrêté puisse être étudiée ultérieurement pour la tranche horaire 6h-7h -Adopter les prescriptions formulées en sus de celles émises par la CCE. -Inviter la population à participer à la consultation publique. '</p>

Date	Heure	Titre	Texte
14/06/2021	11:32	POUR CONSERVER UN VRAI AEROPORT A NANTES	<p>Madame, Monsieur, Il y a 5 ans, en renonçant au projet de Notre des Landes, le gouvernement avait promis que Nantes bénéficierait, en compensation, d'investissements massifs avec notamment l'extension ou le doublement de la piste actuelle, l'agrandissement et la modernisation des aérogares. Aujourd'hui, rien n'a été fait pour augmenter la capacité de Nantes-Atlantique, mais deux enquêtes publiques sont lancées, qui pourraient la réduire. 1- Consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique Cette consultation porte sur le projet d'imposer un couvre-feu de minuit à 6h, sans retour garanti aux avions basés à Nantes en cas de retard. Un tel couvre-feu serait clairement un désavantage concurrentiel puisque Nantes ne serait que le 4ème aéroport français à le subir. Un tel couvre-feu sans retour garanti aux avions basés à Nantes serait une véritable catastrophe pour les entreprises vivant du tourisme dans la région et notamment les métiers de l'hôtellerie que je représente. En effet, si un avion basé à Nantes ne peut pas revenir le soir après avoir subi une panne ou une saturation des créneaux de départ, il devra être dérouté vers Paris ou Bordeaux et ses passagers finir leur voyage en bus. A l'impact négatif sur l'économie locale, s'ajouteraient des conséquences écologiques. De plus, les couts et la désorganisation générés impacteraient le modèle économique des compagnies qui rechercheraient sur d'autres aéroports la flexibilité nécessaire à leur activité La capacité de Nantes-Atlantique à attirer des compagnies aériennes dans ces conditions serait évidemment réduite. La position concurrentielle de Nantes à l'heure d'attirer des entreprises, des touristes, des congrès, etc. en serait inévitablement dégradée. Au nom du Club Hôtelier de Nantes Métropole et en tant que Président, je vous demande de faire valoir l'avis de bon sens qui veut que la 6ème ville de France ait besoin d'un grand aéroport pour soutenir son dynamisme économique et les emplois qui en découlent. Je reste à votre disposition pour en discuter. Bien à vous</p>
14/06/2021	17:08	Nuisances sonores dans l'environnement l'aéroport de Nantes Atlantique	<p>Bonjour, Je suis demandeur d'une baisse des mouvements concernant cet Aéroport et d'un arrêt total le week end. En effet depuis la reprise du trafic on a plus la tranquillité pour recevoir les amis en extérieur. Samedi et Dimanche dernier il y a eu un accroissement de départs. De plus la plupart des pilotes ne respectent plus les couloirs demandés. Les départs vont dans tous les sens J'ai un ami hier qui se demandait si le pilote se payait la curiosité de venir voir l'intérieur de notre salon. Rezé Le 14 Juin 2021</p>

Date	Heure	Titre	Texte
14/06/2021	19:41	Privilégier les riverains et l'environnement	Il est indispensable de réduire immédiatement les vols de nuit de 22H30 à 7H du matin avant d'arriver à un couvre feu totale pour préserver la santé des riverains de Nantes Atlantique. Il est impensable de laisser des populations sous ces nuisances suite à une décision du Gouvernement qui bafoue toutes les règles de notre République, de l'intérêt général et tout simplement du Bon Sens. L'aéroport impacte trop la population. Il devrait être en pleine campagne à 20 min de tram-train de Nantes comme c'est le cas à Lyon, Rome... On ne peut pas avoir un aéroport international à 4km d'une métropole. On peut maintenir un petit aéroport et privilégier des vols depuis Paris en prenant le train Nantes -Paris. On peut se poser plusieurs questions, la première c'est de savoir si l'on a besoin d'avoir plus d'avions qui vont polluer pour satisfaire des envies de voyages et de bout du monde à moindre coût (car le kérosène n'est pas taxé). Ou si on peut voyager moins en avion, respecter d'avantage l'environnement. La seconde, est-ce qu'investir 500 millions d'euro pour refaire une piste et une aérogare sont utiles? Ne devraient-ils pas être utilisés dans des déplacements plus propres, le tri des déchets, la scolarité, un développement d'une société plus verte avant qu'il ne soit trop tard au lieu d'aller vers une course à la surconsommation et aux profits au détriment du peuple et de l'environnement. Il y a URGENCE de respecter les riverains et l'environnement. Ne cédon pas à la quête des profits, mais améliorons notre cadre de vie.
15/06/2021	08:18	La mode est au couvre feu !!!!	On sait depuis maintenant un an et demie que le couvre-feu est à la mode. Mais quand certains s'insurgent parce qu'il les privent de liberté, que devons nous dire lorsque celui ci est utilisé pour freiner le développement économique de notre région. C en est assez !! Le projet NDDL a été avorté alors que cela faisait 40 ans qu'il était acté ! On ne va pas subir encore et encore le manque de courage de nos dirigeants qui semblent plus dans la démagogie que la démocratie ! Est ce la mort d'une ville et même d'une agglomération toute entière que l'on cherche depuis des années à mettre des bâtons dans les roues des projets d'expansion touristique et commerciale? A un moment il faut savoir aller de l'avant et penser à l'avenir des entreprises de notre territoire. On a pu voir avec la pandémie que notre économie ne tenait qu'à un fil, pourquoi chercher à l'entraver en brisant les ailes de son développement ???
15/06/2021	10:37	Couvre minuit-06h00 oui mais...	Bonjour, si le choix d'un couvre-feu doit être fait, alors j'aurais une préférence pour le minuit-06H00. Tout en laissant la possibilité aux avions basés de pouvoir revenir à leur base (NTE) quel que soit le motif du retard au delà de minuit. Si le vol est dérouté, il y aura plus d'émission de carbone pour réacheminer les passagers à NTE. 06H00 pour décoller pour les business c'est bien, et permet si besoin de rejoindre un hub pour une correspondance. Par ailleurs je pense que les décollages génèrent plus de nuisance sonore que les atterrissages.

Date	Heure	Titre	Texte
15/06/2021	11:53	Délibération n°054/2021 du 27 mai 2021, du conseil municipal de Rezé	<p>{{Le conseil municipal,}} Vu l'arrêté du 24 avril 2006 portant restrictions des conditions d'exploitation de la plateforme de Nantes-Atlantique en vigueur depuis le 29 octobre 2006 et modifié par l'arrêté du 3 septembre 2018 ; Vu les lignes directrices de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne (2018) recommandant 8 heures de repos quotidien ; Vu les prises de position antérieures sur les restrictions d'exploitation nocturnes, notamment : -Les sept résolutions des élus et des citoyens sur le devenir de Nantes-Atlantique (février 2019) ; -La demande des 24 maires de Nantes Métropole de mettre en place une interdiction des vols programmés entre 0h et 6h et des restrictions supplémentaires entre 22h et minuit (février 2019) ; -Le cahier d'acteur de la Ville dans le cadre de la concertation préalable sur le réaménagement de l'aéroport (juillet 2019) ; Vu les 31 engagements de l'Etat faisant suite à la concertation préalable au réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique présentés le 28 octobre 2019 par le secrétaire d'Etat aux transports, et notamment la volonté d'interdire les vols programmés entre 0h et 6h et d'introduire des restrictions d'exploitation supplémentaires entre 22h et minuit ; Vu l'étude d'impact pour une étude d'approche équilibrée et le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aéroport Nantes-Atlantique présentés à la Commission consultative de l'environnement du 29 janvier 2021 ; Vu l'avis favorable rendu par la Commission consultative de l'environnement du 29 janvier 2021 ; Vu le projet d'arrêté, ainsi que l'ensemble du dossier soumis à la consultation publique du 29 avril au 29 juillet 2021 ; Vu le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport Nantes-Atlantique soumis à consultation publique du 29 avril au 29 juin 2021 et notamment les codicilles 1 et 4, « bilan intermédiaire » et « restrictions d'exploitation », précisant les engagements pris par les services de l'Etat (DGAC), s'agissant de réaliser un bilan exhaustif fin 2022 de l'état d'avancement des actions et de l'état du trafic aérien, et d'ouvrir la possibilité d'une étude d'approche équilibrée concernant l'intensification des restrictions d'exploitation entre 6h et 7h ; {{ Considérant}} Que cet arrêté ne permettra ni de supprimer la totalité des vols nocturnes, ni d'atteindre les 8h de repos recommandés par l'OMS ; Qu'il serait donc souhaitable qu'une étude de l'extension de ces restrictions en soirée et entre 6h et 7h puisse être effectivement enclenchée, ces restrictions pouvant également être portées par des incitations tarifaires ; Que la mise en oeuvre de ce « couvre-feu », consécutive à un consensus politique et économique, est déjà un grand pas dont il serait dommage de ne pas faire profiter les riverains alors même qu'il pourrait entrer en vigueur dans quelques mois ; Que la diminution du trafic nocturne permet de jouer sur l'indicateur de bruit moyenné sur 24h : Lden, qui pondère fortement le bruit entre 22h et 6h et qu'en l'absence de vols nocturnes, à indice Lden équivalent, le nombre de vols diurnes peut augmenter sans incidence sur les cartes de bruit ; Vu l'avis de la commission transitions et inclusions territoriales du</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>11 mai 2021. Après en avoir délibéré, par 38 voix pour, 0 voix contre, 5 abstentions, {{Émet un avis favorable sur le projet d'arrêté de restriction}} tel qu'il est aujourd'hui rédigé tout en restant vigilant et actif sur les points suivants : Réaliser dans le calendrier annoncé (fin 2022) un bilan intermédiaire portant sur la mise en oeuvre du PPBE pour envisager une amélioration continue du cadre de vie en concertation avec les acteurs du territoire et les acteurs économiques. Ce réexamen permettra de remettre à l'étude une analyse de l'intensification des restrictions d'exploitation de l'aéroport ; Solliciter la mise à l'étude effective et sans délai d'une extension des restrictions à la plage 6h -7h pour s'approcher des recommandations de l'OMS et obtenir 8 heures de repos quotidien ; Veiller à ce que la diminution du trafic nocturne ne soit pas un levier d'augmentation significative des vols diurnes sans incidence sur les cartes de bruit.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
15/06/2021	13:50	Est-ce suffisant ?	Arrivé sur la métropole de Nantes en 2019 j'ai été très surpris en journée de constater les survols incessants du centre ville à basse altitude. Comment font les habitants concernés pour vivre avec cette exposition permanente ? Aujourd'hui habitant de Couëron, je ne peux que constater la reprise d'activité progressive de l'aéroport après cette période de pandémie et je m'inquiète de ce que pourrais devenir le ciel de l'agglomération dans quelques années. Dans les deux scénarios proposés je suis surpris que le 'couvre-feu' ne soit pas effectif avant minuit qui est déjà une heure avancée de la nuit. 23 h me semblerai plus pertinent pour offrir 7 h de répit aux habitants les plus exposés. Le distinction entre les vols programmés et les autres vols n'est pas suffisamment claire pour moi ce qui ne me permet pas d'en juger. Enfin dans les scénario A et B et leur variantes, je suis surpris que l'on puisse se satisfaire d'une amélioration concernant 1700 habitants dans le cas le plus favorable sur une agglomération qui en compte plus de 300.000. C'est donc une amélioration du cadre de vie estimée pour 0.5% de la population de la métropole en journée : Je suis tenté de dire qu'à un arrondi près c'est presque un changement nul. Commentaire : Je suis utilisateur des transports aériens à titre personnel et professionnel.
15/06/2021	15:12	Réponse à la consultation publique	Je suis contre les restrictions d'exploitation de l'aéroport Nantes Atlantique
15/06/2021	15:48	Bruit	Tout cela est bien jolie, mais il n'y a aucune référence médical et notamment sur les besoins en sommeil qui est un dû pour tout à chacun. Il s'agit là de plage aménagée pour satisfaire une activité économique et en aucun ne prend en compte les nuisances importantes d'un aéroport. D'autre part, inutile de faire atterrir un avion à Nantes après 22h00 car tous les salariés sont déjà partis et il n'y a plus aucun service possible.
15/06/2021	17:33	Couvre Feu, pollution	Bonjour, La solution la plus simple et la plus écologique serait de déplacer l'aéroport. Interdiction de 00H à 06H c'est les temps anciens. Un peu d'audace 22H à 07H voila une mesure révolutionnaire. As ton mesuré la pollution de l'environnement? Et donc l'impact sur les populations. Pot de fer contre pot de terre, attention au retournement de l'opinion. Merci.
16/06/2021	08:53	Dirigeant NEODITECH	Je suis contre ces restrictions qui vont nuire à mon activité et l'intérêt de développer mon entreprise et créer des emplois près de Nantes

Date	Heure	Titre	Texte
16/06/2021	11:41	Contre le couvre-feu pour les avions qui serait contre le développement de la région Loire Atlantique	Bonjour, Un tel couvre-feu sans retour garanti aux avions basés à Nantes serait une véritable catastrophe pour les entreprises vivant du tourisme dans la région : - Si un avion basé à Nantes ne peut pas revenir le soir après avoir subi une panne ou une saturation des créneaux de départ, il devra être détourné vers Paris ou Bordeaux et ses passagers finir leur voyage en bus.....!!!! - Les couts et la désorganisation générés impacteraient le modèle économique des compagnies qui rechercheraient sur d'autres aéroports la flexibilité nécessaire à leur activité La capacité de Nantes-Atlantique à attirer des compagnies aériennes dans ces conditions serait évidemment réduite. La position concurrentielle de Nantes à l'heure d'attirer des entreprises, des touristes, des congrès, etc. en serait inévitablement dégradée!!
16/06/2021	13:06	Aérodrome de Nantes-Atlantique	Bonjour, Habitant de Château-Thébaud, étant donc éloigné de l'aéroport nous entendons les avions avant 6h00 parfois. Ayant un sommeil léger le matin, je me retrouve souvent réveiller. En faisant ce commentaire je pense aux riverains de l'aéroport. Cordialement
16/06/2021	16:06	couvre-feu minuit-6h avec retour des avions en cas de retard (quel que soit le motif)	Bonjour, Afin d'éviter de dépenser du carbone à cause de détournements qui seraient imposés si les avions n'avaient pas le droit de revenir à Nantes en cas de retard, Afin de préserver le niveau de services attendu par nos passagers, en leur évitant ces détournements en cas de retard, et en leur permettant de continuer à voyager sur des horaires compatibles avec des déplacements professionnels, Afin d'éviter de supprimer trop d'emplois (au-delà des 200+150 emplois déjà évalués pour un couvre-feu minuit-6h), Afin de préserver l'attractivité de Nantes du point de vue des compagnies basées (génératrices d'emplois et de retombées économiques pour le territoire), Afin de maintenir la connectivité du territoire (qui serait mise à mal avec un couvre-feu trop restrictif), j'espère vivement que le couvre-feu sera limité à minuit-6h et qu'il permettra le retour des avions après minuit, quel que soit le motif du retard. C'est le bon compromis entre intégration dans le territoire par une moindre nuisance sonore pour les riverains d'un côté, et, de l'autre, maintien d'un large choix d'horaires et de destinations, maintien des emplois et retombées économiques. Merci pour votre attention.

Date	Heure	Titre	Texte
17/06/2021	01:01	Nuisances sonores augmentées par des vols très bas depuis la reprise.	Bonjour, nous habitons à Reze et nous observons une augmentation des nuisances dues aux vols très bas parfois dangereux et qui font trembler nos maisons. Supprimer les vols de 00h à 6 h ne permet pas de nous reposer car réveil en début de sommeil et avant la fin de nuit. Je constate le dégât des nuisances sonores nocturnes et journalière, encore plus après la reprise. Le plus grave ce sont les conséquences sur les petits que j'accueille qui habitent mon quartier et sont perturbés par le bruit: nuits et siestes. Nous constatons aussi plus de pollution et nous n'avons pas de toux Depuis la reprise nous sentons le kérosène très fortement certains matins. Il serait souhaitable de limiter l'extension du trafic car aucune étude d'impact sur notre santé et celle des petits est effectuée.
17/06/2021	01:04	Nuisances sonores augmentées par des vols très bas depuis la reprise.	Bonjour, nous habitons rue Stevenson à Reze et nous observons une augmentation des nuisances dues aux vols très bas parfois dangereux et qui font trembler nos maisons. Supprimer les vols de 00h à 6 h ne permet pas de nous reposer car réveil en début de sommeil et avant la fin de nuit. Je constate le dégât des nuisances sonores nocturnes et journalières encore plus après la reprise. Le plus grave ce sont les conséquences sur les petits que j'accueille qui habitent mon quartier et sont perturbés par le bruit: nuits et siestes. Nous constatons aussi plus de pollution. Avant la reprise nous n'avons pas de toux. Depuis la reprise nous sentons le kérosène très fortement certains matins. Il serait souhaitable de limiter l'extension du trafic car aucune étude d'impact sur notre santé et celle des petits est effectuée.
17/06/2021	15:09	Retard dérogatif	Ce couvre-feu minuit/6H est une avancée, c'est un bon équilibre trouvé entre une moindre nuisance sonore pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations. En revanche, il faut que l'on puisse atterrir après minuit en cas de retard. Un retard qui dépasse minuit n'arrive pas très souvent. Pour les vols retours prévus en fin de journée, le couvre-feu ne doit pas faire risquer de rentrer chez soi à 6 heures du matin en passant par Bordeaux ou Roissy.
17/06/2021	15:25	Rejet nouveau couloir aerien et des vols de nuit	M'opposant au nouveau couloir aérien, je m'oppose naturellement aux vols de nuit.
17/06/2021	20:16	Consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique	Attention à ne pas faire que cet aéroport ne finisse par disparaître... Les conséquences économiques seraient désastreuses

Date	Heure	Titre	Texte
18/06/2021	12:26	liste exhaustive des motifs de retards!	Il est indispensable que figure dans l'arrêté de restriction la liste exhaustive des motifs de retards avion permis entre 00H et 06H et bien entendu que cette liste inclut les causes Météos, les grèves, les pannes avion, les retards ATC ou bien les retards en chaîne, conséquence des motifs précédemment évoqués. Par exemple pour une ligne NTE-AJA-NTE en soirée. Si la météo est mauvaise ou que nous subissons des restrictions ATC et que le départ NTE-AJA est retardé, il faut que nous puissions tout de même faire atterrir le AJA-NTE à NTE.
18/06/2021	12:29	clause de revoyure inacceptable	Ouvrir et développer une base aérienne (avec des avions qui volent pour Nantes et rentrent à Nantes tous les soirs) est un investissement considérable, ce sont des avions dédiés à la région grand ouest et des centaines d'emplois directs et indirects à la clé. Il n'est pas raisonnable de vouloir revoir la copie de ce couvre-feu tous les 2 ans en le rendant encore plus restrictif, nous avons besoin de visibilité à moyen terme et surtout de stabilité, d'autant plus avec le Covid qui a profondément et durablement dégradé nos résultats économiques.
18/06/2021	12:30	ne pas étendre davantage les horaires du couvre feu!	Si on étend le couvre-feu 00H/06H, il est évident qu'il y aura des impacts forts sur l'organisation d'une journée type d'exploitation. Ce que nous faisons actuellement entre minuit et 06H va mécaniquement se reporter sur les vols de la journée. L'étendre encore plus rendrait excessivement compliqué voire impossible ce report.
18/06/2021	12:32	lourde facture sociale envisagée	La DGAC a déjà anticipé 200 emplois directs en moins avec le couvre-feu de 00H/06H ! La facture sociale serait encore plus lourde si ce couvre-feu venait à être étendu. Les compagnies aériennes acceptent de faire l'effort de s'adapter au couvre feu de 00h à 6h; il ne faut pas aller plus loin; au risque de perdre beaucoup d'emplois locaux...
18/06/2021	12:36	ne surtout pas étendre les horaires du couvre feu	La rentabilité d'un avion se calcule notamment par rapport à son degré d'utilisation. La mise en place d'un couvre-feu 00H/06H nous coupe déjà 25% de l'amplitude horaires d'une journée type, l'étendre un peu plus entre 22H et 07H remettrait clairement en cause le modèle économique d'un avion basé à Nantes. Les compagnies aériennes acceptent de faire l'effort de s'adapter à un couvre feu de 00h à 6h; il ne faut pas aller plus loin.

Date	Heure	Titre	Texte
18/06/2021	12:38	Un déroutement aurait des couts environnementaux très lourds!!	Si le couvre-feu imposait le déroutement vers Roissy ou Bordeaux des vols retardés, cela irait contre les efforts importants de l'industrie aéronautique pour réduire son empreinte carbone. Déroutement + retour des passagers en car à Nantes + retour du car à vide à Roissy ou Bordeaux + retour de l'avion à vide à Nantes le lendemain = beaucoup trop de consommation carbone inutile ! Le couvre-feu ne peut se faire sans un bon sens écologique.
18/06/2021	12:39	Un déroutement aurait des couts environnementaux très lourds	Si le couvre-feu imposait le déroutement vers Roissy ou Bordeaux des vols retardés, cela irait contre les efforts importants de l'industrie aéronautique pour réduire son empreinte carbone. Déroutement + retour des passagers en car à Nantes + retour du car à vide à Roissy ou Bordeaux + retour de l'avion à vide à Nantes le lendemain = beaucoup trop de consommation carbone inutile ! Le couvre-feu ne peut se faire sans un bon sens écologique.
18/06/2021	12:45	Droit d'atterrir après 00h pour les avions basés	Si le texte restait en l'état avec interdiction d'atterrir après minuit en cas de retard causé par une panne avion, retard ATC ou arrivée tardive de l'avion, il nous faudrait revoir à la baisse la présence de notre base nantaise et nos ambitions à moyen terme. il faut absolument y intégrer, au minimum les raisons suivantes: -Météo -Grèves -Panne avion -Retards ATC -Retards en chaîne, conséquence des motifs précédents
18/06/2021	12:48	Voyages affaires impossibles avec extension du couvre feu!!	Si on élargit le couvre-feu, les vols de la tranche départ 06H-07H et de la tranche 22H30-minuit au retour seront décalés et c'est tous les rendez-vous professionnels à destination qui seront perturbés, en imposant en plus aux passagers de rester une nuit de plus sur place. Les voyageurs affaire ne pourront pas faire l'allée retour en une journée ou ne pourront certainement pas connecter via un hub. C'est juste impossible.
19/06/2021	11:29	Non à ce projet insensé !	Bonjour, Habitants du quartier Saint-Félix depuis quelques années, nous subissons déjà le passage des avions au-dessus de nos têtes et des nuisances sonores importantes. Je n'ose imaginer ce que cela doit être pour les habitants des communes plus proches de l'aéroport. La pollution sonore mais aussi les particules fines émises lors des phases de décollages et d'atterrissage sont des polluants qui pénètrent très profondément dans l'organisme et sont à l'origine de milliers de morts par an en France. Un trafic aérien qui va exploser par rapport à ce que nous connaissions avant la COVID-19 ! Ce projet est insensé et impensable et mettrait des milliers d'habitants en danger sans parler de l'impact sur la réserve naturelle du lac de Grand lieu !

Date	Heure	Titre	Texte
20/06/2021	11:25	Non au couvre feu au delà de 00h et 6h00	Le Groupe Bouhyer est une PME régionale qui emploie 250 personnes. Son activité dépend à 90% de l'exportation, et les liaisons aériennes sont essentiels pour le développement de l'activité. L'entreprise a donc besoin d'avoir un aéroport performant, qui assure les liaisons avec le reste de l'Europe sans escales. Des contraintes trop strictes imposés aux compagnies aériennes risquent de favoriser d'autres aéroports et pénaliser l'aéroport de Nantes. Un couvre feu au delà de 00h et 6h00 éloignera les compagnies basées avec des conséquences sur l'emploi et sur le développement économique. Le Groupe Bouhyer est conscient de la nécessité de limiter les nuisances sonores, mais cela ne doit pas être fait aux frais du développement économique.
20/06/2021	11:31	Non au couvre feu au delà de 00h et 6h00	Le Groupe Bouhyer est une PME régionale qui emploie 250 personnes. Son activité dépend à 90% de l'exportation, et les liaisons aériennes sont essentiels pour le développement de l'activité. L'entreprise a donc besoin d'avoir un aéroport performant, qui assure les liaisons avec le reste de l'Europe sans escales. Des contraintes trop strictes imposés aux compagnies aériennes risquent de favoriser d'autres aéroports et pénaliser l'aéroport de Nantes. Un couvre feu au delà de 00h et 6h00 éloignera les compagnies basées avec des conséquences sur l'emploi et sur le développement économique. Aussi il faut que des dérogations soient prévues en cas de retards quelques soient les causes. Le Groupe Bouhyer est conscient de la nécessité de limiter les nuisances sonores, mais cela ne doit pas être fait aux frais du développement économique. Ce sont des solutions techniques qui faut privilégier, et non pas des contraintes d'exploitation de l'aéroport qui éloigneront des compagnies aériennes
20/06/2021	11:38	Non aux restrictions d'exploitation de l'aéroport!	La ville de Nantes et sa région sont très dynamiques mais elles sont éloignées du centre de l'Europe. Seuls les avions permettent une correcte et rapide liaison avec le reste de l'Europe. Que ce soit pour le secteur du tourisme, ou pour tout type de business, un aéroport performant est essentiel. Avec des mesures trop strictes de moins en moins de compagnies aériennes voudront fréquenter notre aéroport. Nous risquons donc de rester à l'écart du développement et du rebond économique, au profit d'autres régions et d'autres nations. Car le développement d'une région c'est le développement d'une nation. Un couvre feu au delà de 00h et 6h00 éloignera les compagnies basées avec des conséquences sur l'emploi et sur le développement économique. Aussi il faut que des dérogations soient prévues en cas de retards quelques soient les causes. Je comprends très bien les besoins de protection des nuisances sonores des riverains, mais il ne faut pas non plus pénaliser tous les autres citoyens qui ont, eux aussi, des droits. L'activité économique et les déplacements en font partie.

Date	Heure	Titre	Texte
20/06/2021	16:45	Refus catégorique nouveau couloir aérien	Bonjour, J'habite à coté de la place zola. Depuis peu, je constate que certains avions survolent ma maison avec un bruit assourdissant. Lorsque j'ai appris le futur plan de survol de la ville de Nantes, je n'arrivais pas à y croire. Je suis choquée par cette décision, la tranquillité de ma maison est menacée. En effet, le bruit est horrible et très angoissant, sans parler de la pollution que cela va engendrer. Ma maison va perdre de sa valeur, au moins 150 000 euros, c'est impensable pour moi et je vais devoir faire un procès pour obtenir des indemnités. Vous contentez certains pour faire souffrir d'autres personnes. Le bruit est vraiment invivable et je suis très angoissée à subir cela dans l'avenir. L'Etat ne prends pas les bonnes décisions pour les citoyens et doit avoir l'obligation de protection de sa population.
20/06/2021	16:59	Nuisances engendrées par le nouveau tracé du couloir aérien	Mesdames, Messieurs, Je vous fait part de mon incompréhension et de mon inquiétude relatif à la mise en place du nouveau couloir aérien de Nantes. Je constate déjà les nuisances sonores régulièrement dans ma maison. En effet, propriétaire depuis 10 ans, dans les quartiers les plus côtés de Nantes, la dévaluation de ma maison va être considérable m'obligeant à un recours collectif de demandes d'indemnités au sein de mon quartier. A titre personnel, j'estime à plus de 200 000 euros le préjudice subi. De plus, la tranquillité de ma maison et de mon jardin est menacée. Les risques de dangers en cas de crash aérien sont réels surtout à basse altitude. La pollution liée au lâché de kérosène du à l'atterrissage augmente la pollution urbaine. Cette décision est aberrante et incompréhensible. J'ai sélectionné mon quartier et cette ville pour son calme et son cadre de vie. Je vous demande donc de revenir sur cette décision.
20/06/2021	18:30	Pour le droit au sommeil	Alors qu'il est prévu que d'autres quartiers de Nantes soient survolés par l'approche Nord dans l'axe de la piste, il est impératif d'augmenter l'horaire du couvre feu de 23h à 6h00 a minima. - ceux qui veulent maintenir l'horaire de Minuit / 6h00 n'habitent certainement pas à proximité des trajectoires - les Nantais ne méritent pas moins que les Parisiens par exemple le droit au sommeil : pourquoi, alors que la ville de Paris n'est pas survolée, l'aéroport d'Orly a-t-il un couvre feu de 23h30 à 6h00 ? - les dérogations sont déjà trop nombreuses : nous avons régulièrement des avions qui passent après minuit. En ramenant le couvre feu à 23h00, seules les cas prévus de dérogation seraient acceptés jusque minuit. Et quand un avion passe, il n'est pas possible de ne pas être réveillé, même fenêtres fermées, quand on habite au centre ville de Nantes par exemple. Un couvre feu de 6h comme actuellement ne permet pas de se reposer correctement. Et si pour une fois la santé de plusieurs dizaines de milliers de personnes l'emportait sur l'économie ? Le développement de l'aéroport, oui, mais dans une zone à faible densité comme cela a été demandé par un vote démocratique. Quand on ne fait que mépriser ceux qui s'expriment démocratiquement, on s'expose aux extrêmes.

Date	Heure	Titre	Texte
20/06/2021	22:08	Pas suffisant	Après un référendum dont le résultat n'a pas été pris en considération par le gouvernement, il est de bon ton politique de recommencer la mise en place de consultations, surtout lorsque son lieu de vie personnel n'est pas impacté, et dont les résultats de ces consultations ne seront peut-être pas pris en compte, à l'image des propositions du conseil citoyen. Cependant, il est du devoir de tout citoyen de s'exprimer pour faire valoir son avis. A ce titre, je trouve que les mesures prises dans ces consultations ne sont pas suffisamment restrictives, aucun survol de bourg de commune ne devrait être autorisée d'une part, et en aucun cas entre 21h30 et 7h en semaine, 9h le week-end. Il est de votre devoir d'élu de créer un climat qui permettent un cadre de vie propice à une harmonie sociale, économique et écologique. Les décisions prises depuis des décennies ne vont pas dans ce sens. Comment voulez vous des actifs productifs s'ils ne peuvent pas se reposer et participer directement à l'organisation de leur travail ? Est ce cohérent de limiter le trafic routier et de laisser des avions circuler dans des horaires aussi larges ? Je tiens pour personnellement responsables de la montée de l'extrême droite et du terrorisme, les élus et acteurs publics qui prennent des décisions et/ou agissent contrairement aux principes d'équilibre de l'économie au service de l'Homme et de l'environnement. Trop c'est trop !
20/06/2021	23:17	ras le bol du BRUIT	Déménager cet aéroport ,c est la seule solution les aignanis on veut DORMIR inadmissible de laisser cet aeroport si proche de la ville Reagissez les technocrates et prenez les bonnes decisions ,protegez le peuple
20/06/2021	23:17	ras le bol	Déménager cet aéroport ,c est la seule solution les aignanis on veut DORMIR inadmissible de laisser cet aeroport si proche de la ville Reagissez les technocrates et prenez les bonnes decisions ,protegez le peuple
20/06/2021	23:18	le bruit	Déménager cet aéroport ,c est la seule solution les aignanis on veut DORMIR inadmissible de laisser cet aeroport si proche de la ville Réagissez les technocrates et prenez les bonnes decisions ,protegez le peuple
21/06/2021	10:59	Nantes pourrait perdre son attractivité	Certes, ce couvre-feu minuit/6H est l'équilibre nécessaire entre une moindre nuisance sonore pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations au départ de mon aéroport, mais attention à ne pas franchir la ligne rouge en l'élargissant. Un couvre-feu élargi, c'est encore moins d'utilisation des avions basés à Nantes et le risque que, faute de rentabilité, ils quittent l'aéroport de

Date	Heure	Titre	Texte
			Nantes pour des aéroports devenant plus attractifs comme Bordeaux ou Toulouse. À terme, Nantes perdra son attractivité économique et touristique avec de nombreux emplois à la clé.
21/06/2021	11:00	ne pas étendre davantage les horaires du couvre feu...	Le couvre-feu 00H/06H, c'est déjà comme si on demandait à un magasin ouvert de 08H à 20H de fermer définitivement tous les jours à 17H. Quant à l'étendre encore...
21/06/2021	11:04	25% d'amplitude en moins	25% d'amplitude horaires en moins avec ce couvre-feu 00H/06H, c'est déjà mécaniquement un risque de stagnation, voire de baisse de nos effectifs locaux, son extension ne ferait qu'aggraver cette situation. Les compagnies font un effort pour s'adapter à un couvre feu de 00h à 6h; il ne faut pas aller plus loin.
21/06/2021	12:00	Avis sur reprise à 06h	Bonjour, Je suis utilisateur de l'aéroport pour mes déplacements professionnels et les départs le matin entre 06h et 07 sont très fréquents et permettent de garantir une arrivée à destination aux horaires d'ouverture des réunions/bureaux. Cela garantit aussi des emplois sur Nantes avec des compagnies aériennes qui sont basées sur l'aéroport. Je ne suis pas contre l'arrêt pendant la nuit mais la reprise à partir de 06h me semble critique pour l'emploi.
21/06/2021	17:00	Non à l'extension du couvre feu : protégeons des emplois !	Ne plus être ouvert entre 00H et 06H, c'est un vrai progrès pour les riverains et pour nous en termes de confort de travail. Mais, étendre encore plus le couvre-feu viendrait fragiliser les résultats de notre activité et de nos emplois.
21/06/2021	17:00	Non à l'extension du couvre feu : protégeons des emplois !	Ne plus être ouvert entre 00H et 06H, c'est un vrai progrès pour les riverains et pour nous en termes de confort de travail. Mais, étendre encore plus le couvre-feu viendrait fragiliser les résultats de notre activité et de nos emplois.

Date	Heure	Titre	Texte
21/06/2021	19:27	Un couvre-feu nocturne : oui mais compatible avec l'activité aéroportuaire	<p>Le couvre-feu nocturne proposé entre 0h et 6h est un bon compromis pour réduire les nuisances auprès riverains tout en maintenant une activité aérienne, même si, inévitablement, il aura des répercussions sur l'activité économique. Il ne doit cependant pas être étendu au-delà de la plage 0h -6h et il doit permettre à tous les avions programmés, et a minima les avions basés, de se poser après 0h en cas de retard, quel que soit le motif. L'impact du couvre-feu proposé (interdiction des vols programmés entre 0h et 6h et des avions bruyants entre 22h et 6h) sur l'activité est évalué à une perte allant de 650 à 1800 emplois et de 50 à 20 millions de chiffre d'affaires. Source : étude d'impact de la mise en place de nouvelles restrictions d'exploitation sur l'aéroport de Nantes Atlantique selon l'approche équilibrée- 2021. Ce qu'il ne faut pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un couvre-feu au-delà de 0h -6h rendrait Nantes Atlantique moins compétitif vis-à-vis des autres aéroports et dissuaderait les compagnies de s'installer et développer des lignes sur Nantes Atlantique, et notamment les compagnies basées qui sont génératrices d'emplois. La bonne connectivité du territoire, vecteur d'attractivité économique, se mesure entre autres par : la connexion aux grands hubs aériens avec des fréquences et horaires adaptés et la possibilité de faire des allers-retours dans la journée pour un professionnel. Un couvre-feu qui s'étendrait au-delà de 6h détériorerait la compétitivité de l'escale nantaise car il rendrait difficile la mise en place de ces 2 points. -Des dérogations trop strictes pour autoriser l'atterrissage après 0h en cas de retard imprévu (par exemple : pas de dérogation en cas de retard liée à une panne de l'avion) rendront très dissuasif pour une compagnie aérienne de développer et/ou baser des lignes à Nantes. L'obligation de dérouter l'avion vers un autre aéroport, d'assurer le transport en navette des clients rallongeront considérablement le temps de voyage et dégraderont la qualité de service. Le couvre-feu ne doit pas remettre en cause les compagnies basées. En France, l'exploitation d'une desserte avec avions basés génère 4 fois plus d'emplois qu'un avion non basé. Le principe : une compagnie installe l'avion et son équipage sur un aéroport fixe. Elle optimise et effectue des rotations dans la journée et retourne à sa base tous les soirs. A Nantes Atlantique, Volotea, Transavia et EasyJet qui disposent d'une base comptaient en 2019 chacune plus de 100 emplois directs. Pour assurer les rotations quotidiennes des avions basés, il ne faut pas que le couvre-feu soit trop étendu pour assurer un retour de l'avion chaque soir (et par effet domino éviter l'annulation du vol du lendemain matin). En cas de couvre-feu trop strict et en l'absence de dérogation pour les compagnies basées, plusieurs conséquences sont possibles : diminution des avions basés car les compagnies ne prendront pas le risque de s'installer si elles ne peuvent pas assurer les rotations quotidiennes nécessaires à leur rentabilité ; moins de destinations desservies (la croissance de Nantes Atlantique et l'élargissement de ses zones de destination a été très liée au développement des avions basés) ; pas de création et/ou perte d'emplois générés localement. L'arrêté

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>de couvre-feu doit donc, a minima, assurer le retour et donc le maintien des avions basés à Nantes Atlantique. Il ne doit pas décourager ces compagnies dans leur développement : ouverture de lignes, amélioration de leur efficacité notamment environnementale (renouvellement et modernisation des flottes vers des modèles plus silencieux et bas-carbone). La connectivité du territoire, condition sine qua none du développement économique. Avant la crise sanitaire, l'aéroport de Nantes figurait parmi les aéroports les plus dynamiques de France (croissance annuelle respectivement de +15%, +13% et +17% en 2017, 2018 et 2019) signe d'une demande de transport aérien forte, en accompagnement de la croissance économique et démographique du territoire. Le développement de l'offre sur Nantes Atlantique ne doit pas être remis en cause car il est fondamental pour maintenir l'attractivité du territoire et répondre au besoin de dessertes en Europe et à l'international. Pour se développer, un territoire métropolitain a en effet besoin d'être connecté aux autres territoires par tout type de transport dont l'aérien pour les échanges internationaux (liés au tourisme, à l'enseignement supérieur et recherche, à l'industrie, aux services...) avec une accessibilité optimale (nombre de lignes, diversité des zones de destination, qualité du service...). En fixant des contraintes trop fortes à l'activité aéroportuaire, on risque de dégrader la qualité du service, de diminuer l'attrait de la plate-forme pour les compagnies comme pour les clients et donc de reporter le trafic vers d'autres aéroports et ainsi remettre en cause tous les acquis qui ont bénéficié au territoire.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
22/06/2021	09:34	Couvre feu	J'approuve les mesures de ce couvre feu.
22/06/2021	15:29	Scénario B	Dans la mesure où le scénario B permet de réduire le nombre maximum de mouvement sur l'aéroport et donc aussi de diminuer l'impact carbone de l'aéroport, je vote pour le scénario B.
22/06/2021	15:51	Scénario préférentiel	le scénario B est bien plus intéressant pour réduire les nuisances sonores sur l'île de Nantes.
22/06/2021	18:28	Sus au bruit, pas de quartiers ...	- Prévoir des mesures de couvre feu au delà de la plage Minuit-6h étendue à 22h-6h pour permettre aux riverains d'avoir une période de sommeil normale. Les dérogations devront être très contrôlées y compris pour les compagnies 'basées' à Nantes et automatiquement sujettes à des pénalités financières dissuasives. - Le cumul des nuisances doit être pris en compte pour le cas des habitants qui supportent les nuisances de l'aéroport multipliées des nuisances des grandes voies de circulation, périphérique, route de Pornic ...
22/06/2021	18:56	Droit au sommeil réparateur	On ne s'habitue pas au bruit ! Les études médicales démontrent l'activité cérébrale stimulée par le bruit pendant le sommeil. Dans ces conditions, le sommeil n'est réparateur pour personne, ni les bébés, ni les enfants scolarisés, qui souvent subissent le bruit des avions aussi dans la journée, ni les adultes qui travaillent, ni les plus âgés. Ce bruit est nocif pour l'organisme et perturbe fortement les capacités d'apprentissage de nos enfants. Sans parler des particules fines et ultrafines lâchées par les avions à basse altitude. 1 seul avion suffit pour réveiller des dizaines de milliers de personnes. Je revendique un couvre-feu strict de 22h30 à 7h30 en semaine et 9h30 les samedis et dimanches. Il faut garantir 8 heures consécutives de sommeil paisible comme le recommande l'Organisation Mondiale de la Santé. On ne peut se satisfaire des promesses des constructeurs sur leur recherche d'avion silencieux. Un aéroport urbain est une hérésie, 15 millions de passagers pendant une concession de 50 ans est un crime contre les populations survolées. La seule solution acceptable, digne du pays des droits de l'homme et du citoyens, est le transfert de cet équipement.

Date	Heure	Titre	Texte
22/06/2021	20:15	RESTRICTIONS QUI N'EN SONT PAS VRAIMENT	- le renforcement de l'interdiction de vols des avions les plus bruyants la nuit, entre 22h et 6h ; - la mise en oeuvre d'un couvre-feu en programmation avec interdiction des vols programmés entre 0h00 et 6h00, issu d'un consensus politique entre les 24 maires de Nantes Métropole. Pour moi ces 2 propositions ne sont pas cohérentes et montrent que ces restrictions n'en sont pas : Soit il y a un couvre-feu pour tous les avions soit il n'y en a pas. La notion d'avions les plus bruyants, est pour moi très vague et surtout laisse entrevoir que les avions un peu moins bruyants pourront continuer de voler la nuit. Qu'est ce que cela veut dire? A quoi sert la seconde restriction? Pour moi seule cette seconde restriction est acceptable mais sans la première. Merci par avance de prendre cet avis en considération
22/06/2021	21:09	Vols de nuit à interdire. sauf raison de sécurité ou retards exceptionnels	Il ne faut pas que Nantes ouvre une brèche dans une règle simple pour permettre à tous ceux qui veulent déroger pour leur intérêt personnel de contourner systématiquement la règle . Vol de nuit seulement autorisé en cas d'urgence pour des raisons de sécurité ou retard exceptionnel En tout état de cause hors de question de subventionner des low-cost avec nos impôts pour qu'en plus de véhiculer de la non-qualité ils nous empêchent de dormir. Voir par ailleurs mon commentaire sur l'urgence à arrêter toutes subventions aux low-cost pour réduire naturellement le trafic aérien à l'essentiel...
23/06/2021	14:02	Le sommeil : enjeu de santé publique!	Laissez dormir la population. Déménager cet aéroport comme cela a été exigé dans les urnes! En plus des pollutions atmosphériques et sonores en journée, vous comptez continuer à les priver de sommeil comme actuellement?! 22h pour cesser toutes activités est un horaire maximal. 7h serait un minimum pour reprendre une activité mortifère pour l'homme, son environnement, domaine subventionné aux détriments des moyens de transport moins polluants. Assurez 9h de sommeil à la population bafouée lors du vol des résultats du référendum, est ce qui préconisé par les instituts de santé. Dans le cas contraire, tous les décideurs de cet aéroport urbain auront à répondre du développement de maux au sein de la population. En plus de données médicales, c'est du bon sens car vos avions ne cessent pas de voler le week-end, ni en vacances. Ils n'y a donc pas de repos possible, c'est l'épuisement jusqu'aux développements de maladies graves. Ce sont à CEUX QUI SUBISSENT DE DÉCIDER de ces horaires comme de l'avenir de cet aéroport urbain!

Date	Heure	Titre	Texte
23/06/2021	14:48	Oui au couvre-feu, mais oui aussi aux dérogations en cas d'avions en retard !	Il faut absolument veiller à concilier le besoin légitime des riverains de passer des nuits paisibles, et le maintien de l'attractivité de l'aéroport Nantes Atlantique auprès des compagnies aériennes, notamment celles qui ont des avions 'basés' à Nantes. Il en va de l'intérêt économique de la région, de la préservation de centaines d'emplois, et du maintien de l'attractivité touristique du territoire. Cette conciliation sera possible selon moi seulement si l'interdiction des vols de nuit s'accompagne de la possibilité, pour les seules compagnies aériennes qui ont des avions basés à l'aéroport de Nantes (à ma connaissance, cela ne concerne que Transavia, Volotea et easyJet) de pouvoir exceptionnellement faire rentrer et atterrir la nuit à Nantes des avions qui y sont habituellement basés, en cas de problèmes exceptionnels (grèves des contrôleurs aériens, problèmes météo, etc) ayant généré des retards en cours de journée. Si cette condition n'est pas remplie, le risque est grand de voir les compagnies aériennes ayant des avions basés à Nantes stopper leur croissance, voire pire réduire la voilure ou quitter Nantes, avec des conséquences lourdes en terme de suppressions d'emplois et d'activité économique. Ayons le courage de défendre cette position équilibrée !
23/06/2021	14:49	Oui au couvre-feu, mais oui aussi aux dérogations en cas d'avions en retard !	Il faut absolument veiller à concilier le besoin légitime des riverains de passer des nuits paisibles, et le maintien de l'attractivité de l'aéroport Nantes Atlantique auprès des compagnies aériennes, notamment celles qui ont des avions 'basés' à Nantes. Il en va de l'intérêt économique de la région, de la préservation de centaines d'emplois, et du maintien de l'attractivité touristique du territoire. Cette conciliation sera possible selon moi seulement si l'interdiction des vols de nuit s'accompagne de la possibilité, pour les seules compagnies aériennes qui ont des avions basés à l'aéroport de Nantes (à ma connaissance, cela ne concerne que Transavia, Volotea et easyJet) de pouvoir exceptionnellement faire rentrer et atterrir la nuit à Nantes des avions qui y sont habituellement basés, en cas de problèmes exceptionnels (grèves des contrôleurs aériens, problèmes météo, etc) ayant généré des retards en cours de journée. Si cette condition n'est pas remplie, le risque est grand de voir les compagnies aériennes ayant des avions basés à Nantes stopper leur croissance, voire pire réduire la voilure ou quitter Nantes, avec des conséquences lourdes en terme de suppressions d'emplois et d'activité économique. Ayons le courage de défendre cette position équilibrée !

Date	Heure	Titre	Texte
23/06/2021	20:01	UN COUVRE-FEU NOCTURNE : OUI MAIS COMPATIBLE AVEC L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE	<p>Le couvre-feu nocturne proposé entre 0h et 6h constitue un bon compromis pour réduire les nuisances auprès riverains, tout en maintenant une activité aérienne, même si, inévitablement, il aura des répercussions sur l'activité économique (1) . Il ne doit cependant pas être étendu au-delà de la plage 0h - 6h et il doit permettre à tous les avions programmés, et a minima pour les avions basés à Nantes Atlantique, de se poser après 0h en cas de retard, quel que soit le motif. Une extension horaire de ce couvre-feu pourrait constituer un sérieux risque de décrochage pour Nantes Atlantique par rapport aux autres plateformes aéroportuaires françaises. Ce qu'il ne faut pas : -Un couvre-feu au-delà de 0h -6h rendrait Nantes Atlantique moins compétitif vis-à-vis des autres aéroports et dissuaderait les compagnies de s'installer et de développer des lignes sur Nantes Atlantique, et notamment les compagnies basées qui sont génératrices d'emplois localement. La bonne connectivité du territoire, vecteur d'attractivité économique, se mesure entre autres par : la connexion aux grands hubs aériens avec des fréquences et horaires adaptés et la possibilité de faire des allers-retours dans la journée pour un professionnel. Un couvre-feu qui s'étendrait au-delà de 6h détériorerait la compétitivité de l'escale nantaise car il rendrait difficile la mise en place de ces 2 points. Plus tard que 6h00 ne permettra pas de relier certaines villes pour les rendez-vous du matin, de même 0h permet de revenir à Nantes après un rendez-vous ou grand événements terminant en soirée. -Des dérogations trop strictes pour autoriser l'atterrissage après 0h en cas de retard imprévu (par exemple : pas de dérogation en cas de retard lié à une panne de l'avion) rendront très dissuasif pour une compagnie aérienne de développer et/ou baser des lignes à Nantes. L'obligation de dérouter l'avion vers un autre aéroport, d'assurer le transport en navette des clients rallongeront considérablement le temps de voyage et dégraderont la qualité de service. LE COUVRE-FEU NE DOIT PAS REMETTRE EN CAUSE LES COMPAGNIES BASÉES À NANTES ATLANTIQUE En France, l'exploitation d'une desserte aérienne avec avions basés localement génère 4 fois plus d'emplois qu'un avion non basé. Le principe : une compagnie installe l'avion et son équipage sur un aéroport fixe. Elle optimise et effectue des rotations dans la journée et retourne à sa base tous les soirs. A Nantes Atlantique, Volotea, Transavia et EasyJet qui disposent d'une base comptaient en 2019 chacune plus de 100 emplois directs. Pour assurer les rotations quotidiennes des avions basés, il ne faut pas que le couvre-feu soit trop étendu pour assurer un retour de l'avion chaque soir (et par effet domino éviter l'annulation du vol du lendemain matin). En cas de couvre-feu trop strict et en l'absence de dérogation pour les compagnies basées, plusieurs conséquences sont possibles : diminution des avions basés car les compagnies ne prendront pas le risque de s'installer si elles ne peuvent pas assurer les rotations quotidiennes nécessaires à leur rentabilité ; moins de destinations desservies (la croissance de Nantes Atlantique et l'élargissement</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>de ses zones de destination a été très liée au développement des avions basés) ; pas de création et/ou perte d'emplois générés localement. L'arrêt de couvre-feu doit donc, a minima, assurer le retour et donc le maintien des avions basés à Nantes Atlantique. Il ne doit pas décourager ces compagnies dans leur développement : ouverture de lignes, amélioration de leur efficacité notamment environnementale (renouvellement et modernisation des flottes vers des modèles plus silencieux et bas-carbone). LA CONNECTIVITÉ DU TERRITOIRE, CONDITION SINE QUA NONE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE Avant la crise sanitaire, l'aéroport de Nantes figurait parmi les aéroports les plus dynamiques de France (croissance annuelle respectivement de +15%, +13% et +17% en 2017, 2018 et 2019), signe d'une demande de transport aérien forte, en accompagnement de la croissance économique et démographique du territoire. Le développement de l'offre sur Nantes Atlantique ne doit pas être remis en cause car il est fondamental pour maintenir l'attractivité du territoire et répondre au besoin de dessertes en Europe et à l'international. Pour se développer, un territoire métropolitain a en effet besoin d'être connecté aux autres territoires par tout type de transport dont l'aérien pour les échanges internationaux (liés au tourisme, à l'enseignement supérieur et recherche, à l'industrie, aux services) avec une accessibilité optimale (nombre de lignes, diversité des zones de destination, qualité du service). Il ne faudrait pas imposer un couvre feu plus stricte aux avions non basés pour conserver l'aéroport en outil attractif pour rendre services à ces usages qui partent tôt travailler et rentre tard chez eux. En fixant des contraintes trop fortes à l'activité aéroportuaire, on risque de dégrader la qualité du service, de diminuer l'attrait de la plate-forme pour les compagnies comme pour les clients et donc de reporter le trafic vers d'autres aéroports et ainsi remettre en cause tous les acquis qui ont bénéficié au territoire.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
23/06/2021	20:17	Transfert de l'aéroport de Nantes	L'adaptation des horaires de vols ne résoudra rien au problème d'augmentation annoncée du trafic aérien sur Nantes. Vous obtiendrez un trafic plus important jour et nuit donc un rythme de passage d'avions au-dessus de la ville encore plus intense. Vous mettez tout en place pour une catastrophe humaine et écologique malheureusement prévisible. Unique réponse au problème : transférer l'aéroport Ne pas céder face à une minorité alors que la majorité est favorable, c'est ce que tout citoyen attend de ses élus.
23/06/2021	22:58	non au vol de nuit	en attendant le transfert de l'aéroport demandé par la majorité de la population de la métropole et du département, il est impératif de limiter le trafic de jour et surtout la nuit de 21 heures à 7 heures. nous n'avons pas à subir des nuisances qui aurait du être supprimée par le transfert à notre dame des landes.
24/06/2021	11:32	Sauf urgence sanitaire AUCUN VOL DE NUIT	Bonjour, un seul avion bruyant au milieu de la nuit et celle-ci est perdue. Donc sauf urgence sanitaire AUCUN VOL DE NUIT de minuit à 6 heure du matin. Quant aux marges de nuit (22h30-24h, 6h-7h) il faut interdire les aéronefs bruyants (toutes les compagnies aériennes, les services de messagerie et de transport). Cordialement,
24/06/2021	17:52	Évitons de consommer plus de carbone que nécessaire !	Si le couvre-feu imposait le déroutement vers Roissy ou Bordeaux des vols retardés, cela irait contre les efforts importants de l'industrie aéronautique pour réduire son empreinte carbone. Déroutement + retour des passagers en car à Nantes + retour du car à vide à Roissy ou Bordeaux + retour de l'avion à vide à Nantes le lendemain = beaucoup trop de consommation carbone inutile ! Le couvre-feu ne peut se faire sans un bon sens écologique.
24/06/2021	18:02	Survol trop bas	Il n'est pas concevable qu'il y ait plus d'avion et qu'ils puissent voler aussi bas au dessus des maisons. Les nuisances sonores sont déjà trop élevées. Les avions sortent leurs trains d'atterrissage au dessus de trentemoult !

Date	Heure	Titre	Texte
24/06/2021	18:09	COUVRE FEU pseudo question pour palier l'incurie étatique dans le dossier aéroport du grand ouest	<p>Un couvre-feu nocturne : oui mais compatible avec l'activité aéroportuaire Le couvre-feu nocturne proposé entre 0h et 6h est un bon compromis pour réduire les nuisances auprès riverains tout en maintenant une activité aérienne, même si, inévitablement, il aura des répercussions sur l'activité économique¹. Il ne doit cependant pas être étendu au-delà de la plage 0h -6h et il doit permettre à tous les avions programmés, et a minima les avions basés, de se poser après 0h en cas de retard, quel que soit le motif. Ce qu'il ne faut pas : -Un couvre-feu au-delà de 0h -6h rendrait Nantes Atlantique moins compétitif vis-à-vis des autres aéroports et dissuaderait les compagnies de s'installer et développer des lignes sur Nantes Atlantique, et notamment les compagnies basées qui sont génératrices d'emplois. La bonne connectivité du territoire, vecteur d'attractivité économique, se mesure entre autres par : la connexion aux grands hubs aériens avec des fréquences et horaires adaptés et la possibilité de faire des allers-retours dans la journée pour un professionnel. Un couvre-feu qui s'étendrait au-delà de 6h détériorerait la compétitivité de l'escale nantaise car il rendrait difficile la mise en place de ces 2 points. -Des dérogations trop strictes pour autoriser l'atterrissage après 0h en cas de retard imprévu (par exemple : pas de dérogation en cas de retard liée à une panne de l'avion) rendront très dissuasif pour une compagnie aérienne de développer et/ou baser des lignes à Nantes. L'obligation de dérouter l'avion vers un autre aéroport, d'assurer le transport en navette des clients rallongeront considérablement le temps de voyage et dégraderont la qualité de service. Le couvre-feu ne doit pas remettre en cause les compagnies basées En France, l'exploitation d'une desserte avec avions basés génère 4 fois plus d'emplois qu'un avion non basé. Le principe : une compagnie installe l'avion et son équipage sur un aéroport fixe. Elle optimise et effectue des rotations dans la journée et retourne à sa base tous les soirs. A Nantes Atlantique, Volotea, Transavia et EasyJet qui disposent d'une base comptaient en 2019 chacune plus de 100 emplois directs. Pour assurer les rotations quotidiennes des avions basés, il ne faut pas que le couvre-feu soit trop étendu pour assurer un retour de l'avion chaque soir (et par effet domino éviter l'annulation du vol du lendemain matin). En cas de couvre-feu trop strict et en l'absence de dérogation pour les compagnies basées, plusieurs conséquences sont possibles : diminution des avions basés car les compagnies ne prendront pas le risque de s'installer si elles ne peuvent pas assurer les rotations quotidiennes nécessaires à leur rentabilité ; moins de destinations desservies (la croissance de Nantes Atlantique et l'élargissement de ses zones de destination a été très liée au développement des avions basés) ; pas de création et/ou perte d'emplois générés localement. L'arrêté de couvre-feu doit donc, a minima, assurer le retour et donc le maintien des avions basés à Nantes Atlantique. Il ne doit pas décourager ces compagnies dans leur développement : ouverture de lignes, amélioration de leur efficacité notamment environnementale</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>(renouvellement et modernisation des flottes vers des modèles plus silencieux et bas-carbone). (1 L'impact du couvre-feu proposé (interdiction des vols programmés entre 0h et 6h et des avions bruyants entre 22h et 6h) sur l'activité est évalué à une perte allant de 650 à 1800 emplois et de 50 à 20 millions d'euros de chiffre d'affaires. Source : étude d'impact de la mise en place de nouvelles restrictions d'exploitation sur l'aéroport de Nantes Atlantique selon l'approche équilibrée- 2021) La connectivité du territoire, condition sine qua none du développement économique. Avant la crise sanitaire, l'aéroport de Nantes figurait parmi les aéroports les plus dynamiques de France (croissance annuelle respectivement de 15%, 13% et 17% en 2017, 2018 et 2019) signe d'une demande de transport aérien forte, en accompagnement de la croissance économique et démographique du territoire. Le développement de l'offre sur Nantes Atlantique ne doit pas être remis en cause car il est fondamental pour maintenir l'attractivité du territoire et répondre au besoin de dessertes en Europe et à l'international. Pour se développer, un territoire métropolitain a en effet besoin d'être connecté aux autres territoires par tout type de transport dont l'aérien pour les échanges internationaux (liés au tourisme, à l'enseignement supérieur et recherche, à l'industrie, aux services) avec une accessibilité optimale (nombre de lignes, diversité des zones de destination, qualité du service). En fixant des contraintes trop fortes à l'activité aéroportuaire, on risque de dégrader la qualité du service, de diminuer l'attrait de la plate-forme pour les compagnies comme pour les clients et donc de reporter le trafic vers d'autres aéroports et ainsi remettre en cause tous les acquis qui ont bénéficié au territoire. L'état nous a imposé le maintien d'un aéroport en ville avec toutes contraintes connues dont il a fait lui de régler les questions 'QUOI QU'IL EN COUTE' puisque l'Etat est manifestement riche en maintenant un aéroport pour un prix et des mesures compensatoires très au delà de ce que aurait coûté le mm à NDDL. E Philippe avait parlé de mesures exemplaires ... 3 ans après NADA nous les attendons encore ... Que faut il croire de toutes vos pseudos actions de concertation ... sur lesquelles vous vous êtes bien assis ... et pour des décisions nettes et descendantes déjà prises!</p>

Date	Heure	Titre	Texte
24/06/2021	18:10	COUVRE FEU pseudo question pour palier l'incurie étatique dans le dossier aéroport du grand ouest	<p>Un couvre-feu nocturne : oui mais compatible avec l'activité aéroportuaire Le couvre-feu nocturne proposé entre 0h et 6h est un bon compromis pour réduire les nuisances auprès riverains tout en maintenant une activité aérienne, même si, inévitablement, il aura des répercussions sur l'activité économique¹. Il ne doit cependant pas être étendu au-delà de la plage 0h -6h et il doit permettre à tous les avions programmés, et a minima les avions basés, de se poser après 0h en cas de retard, quel que soit le motif. Ce qu'il ne faut pas : -Un couvre-feu au-delà de 0h -6h rendrait Nantes Atlantique moins compétitif vis-à-vis des autres aéroports et dissuaderait les compagnies de s'installer et développer des lignes sur Nantes Atlantique, et notamment les compagnies basées qui sont génératrices d'emplois. La bonne connectivité du territoire, vecteur d'attractivité économique, se mesure entre autres par : la connexion aux grands hubs aériens avec des fréquences et horaires adaptés et la possibilité de faire des allers-retours dans la journée pour un professionnel. Un couvre-feu qui s'étendrait au-delà de 6h détériorerait la compétitivité de l'escale nantaise car il rendrait difficile la mise en place de ces 2 points. -Des dérogations trop strictes pour autoriser l'atterrissage après 0h en cas de retard imprévu (par exemple : pas de dérogation en cas de retard liée à une panne de l'avion) rendront très dissuasif pour une compagnie aérienne de développer et/ou baser des lignes à Nantes. L'obligation de dérouter l'avion vers un autre aéroport, d'assurer le transport en navette des clients rallongeront considérablement le temps de voyage et dégraderont la qualité de service. Le couvre-feu ne doit pas remettre en cause les compagnies basées En France, l'exploitation d'une desserte avec avions basés génère 4 fois plus d'emplois qu'un avion non basé. Le principe : une compagnie installe l'avion et son équipage sur un aéroport fixe. Elle optimise et effectue des rotations dans la journée et retourne à sa base tous les soirs. A Nantes Atlantique, Volotea, Transavia et EasyJet qui disposent d'une base comptaient en 2019 chacune plus de 100 emplois directs. Pour assurer les rotations quotidiennes des avions basés, il ne faut pas que le couvre-feu soit trop étendu pour assurer un retour de l'avion chaque soir (et par effet domino éviter l'annulation du vol du lendemain matin). En cas de couvre-feu trop strict et en l'absence de dérogation pour les compagnies basées, plusieurs conséquences sont possibles : diminution des avions basés car les compagnies ne prendront pas le risque de s'installer si elles ne peuvent pas assurer les rotations quotidiennes nécessaires à leur rentabilité ; moins de destinations desservies (la croissance de Nantes Atlantique et l'élargissement de ses zones de destination a été très liée au développement des avions basés) ; pas de création et/ou perte d'emplois générés localement. L'arrêté de couvre-feu doit donc, a minima, assurer le retour et donc le maintien des avions basés à Nantes Atlantique. Il ne doit pas décourager ces compagnies dans leur développement : ouverture de lignes, amélioration de leur efficacité notamment environnementale</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>(renouvellement et modernisation des flottes vers des modèles plus silencieux et bas-carbone). (1 L'impact du couvre-feu proposé (interdiction des vols programmés entre 0h et 6h et des avions bruyants entre 22h et 6h) sur l'activité est évalué à une perte allant de 650 à 1800 emplois et de 50 à 20 millions d'euros de chiffre d'affaires. Source : étude d'impact de la mise en place de nouvelles restrictions d'exploitation sur l'aéroport de Nantes Atlantique selon l'approche équilibrée- 2021) La connectivité du territoire, condition sine qua none du développement économique. Avant la crise sanitaire, l'aéroport de Nantes figurait parmi les aéroports les plus dynamiques de France (croissance annuelle respectivement de 15%, 13% et 17% en 2017, 2018 et 2019) signe d'une demande de transport aérien forte, en accompagnement de la croissance économique et démographique du territoire. Le développement de l'offre sur Nantes Atlantique ne doit pas être remis en cause car il est fondamental pour maintenir l'attractivité du territoire et répondre au besoin de dessertes en Europe et à l'international. Pour se développer, un territoire métropolitain a en effet besoin d'être connecté aux autres territoires par tout type de transport dont l'aérien pour les échanges internationaux (liés au tourisme, à l'enseignement supérieur et recherche, à l'industrie, aux services) avec une accessibilité optimale (nombre de lignes, diversité des zones de destination, qualité du service). En fixant des contraintes trop fortes à l'activité aéroportuaire, on risque de dégrader la qualité du service, de diminuer l'attrait de la plate-forme pour les compagnies comme pour les clients et donc de reporter le trafic vers d'autres aéroports et ainsi remettre en cause tous les acquis qui ont bénéficié au territoire. L'état nous a imposé le maintien d'un aéroport en ville avec toutes contraintes connues dont il a fait lui de régler les questions 'QUOI QU'IL EN COUTE' puisque l'Etat est manifestement riche en maintenant un aéroport pour un prix et des mesures compensatoires très au delà de ce que aurait coûté le mm à NDDL. E Philippe avait parlé de mesures exemplaires ... 3 ans après NADA nous les attendons encore ... Que faut il croire de toutes vos pseudos actions de concertation ... sur lesquelles vous vous êtes bien assis ... et pour des décisions nettes et descendantes déjà prises!</p>

Date	Heure	Titre	Texte
24/06/2021	18:49	modifier l'axe de la piste ou limiter le trafic a 5 millions de passagers	Je m'opposerai aux prévisions de hausse de trafics en cours de validations. le nouvel axe d'approche est incompatible avec ces projections. Les nuisances sonores seront insupportables, sans parler des problèmes de sécurité qu'il soulève pour 100000 habitants! Vous ne pouvez ignorer la santé et la sécurité des Nantais et des Rezeens. Tant qu'une alternative n'est pas trouvée à l'axe de la piste actuelle il faut limiter les mouvements à 50000 par an et le trafic à 5 millions de passagers. Merci de votre prise en compte

Date	Heure	Titre	Texte
25/06/2021	11:08	Commentaire de l'association Trentemoult Villages située à Rezé	<p>Contribution de l'association Trentemoult Villages En préalable, nous souhaitons rappeler, d'une part, que nous avons déposé, lors de la consultation de 2019, un cahier d'acteur dont le contenu nous paraît toujours d'actualité et, d'autre part, que nous avons adressé en février 2020, conjointement avec le COCETA et Ville&Aéroport, un courrier à Monsieur le Préfet des Pays de la Loire qui n'a, à ce jour, reçu aucune réponse (cf. [1]). Nous souhaiterions disposer cette fois d'un retour et d'une prise en compte de nos divers questionnements :</p> <p>1. Concernant les données : Les chiffres utilisés dans les documents (en particulier au niveau des mouvements) visant à établir des prévisions de trafic (cf. réf. [2]) au-delà de 2022 ne font principalement état que des vols dits « commerciaux » et passent sous silence les vols liés au fret, à l'aviation d'affaires ou encore au trafic dit « non-commercial ». Afin de limiter les éventuelles polémiques et face, entre autres, à une augmentation constatée du fret aérien, nous souhaiterions qu'une distinction claire soit faite entre ces différentes catégories d'aéronefs et que les prévisions de trafic soient données pour chacune de ces catégories. C'est en effet le nombre de mouvements d'aéronefs qui induit une gêne plus que le nombre de passagers !</p> <p>2. Concernant la révision à mi-parcours du PPBE : il n'est pas aisé de comprendre comment sera gérée la mise en oeuvre des conclusions de cette révision (et des suivantes) au regard du contrat passé avec le concessionnaire dont la date de signature sera vraisemblablement antérieure à celle de cette (ou ces) révision (s). Plus concrètement et dans le contrat de concession, comment sera prise en compte une décision de limitation des mouvements d'aéronefs comme une extension du couvre-feu qui pourraient être actées lors d'une révision du PPBE ?</p> <p>3. Concernant les trajectoires d'atterrissage et de décollage : La mise en place de l'ILS comme la dérogation de trajectoire qui doit être demandée à la suite de cette mise en place, conduisent à un certain flou, tant sur les populations impactées que sur le niveau de bruit prévisible lié à chacune de ces trajectoires, en particulier par rapport à la situation actuelle où la quasi-totalité des habitants de Trentemoult ne bénéficient d'aucune aide financière à l'insonorisation (par rapport au PGS 2019). Il conviendrait de rendre plus compréhensible pour tout à chacun : d'une part, la ou les trajectoires qui sont empruntées au décollage et à l'atterrissage (ainsi qu'une estimation de leur fréquence annuelle d'utilisation) et, d'autre part, les impacts en termes de nuisances sonores afférant à chacune de ces trajectoires. L'éligibilité aux aides à la revente et au délaissement est directement lié à ces trajectoires et au niveau de bruit qui leur est lié. Nous n'arrivons pas à comprendre les documents présentés qui ne renvoient qu'à une seule trajectoire !</p> <p>4. Etude d'impacts sur la santé : 80 000 à 100 000 personnes seraient touchées par les nuisances sonores induites par l'aéroport ! Nous ne comprenons pas pourquoi aucune étude d'impacts sur la santé n'a-t-elle été commanditée, tenant compte du nombre de mouvements d'aéronefs, de leur</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>fréquence et de la durée journalière d'exposition au bruit et à la pollution. Trentemoult subit d'autres pollutions (atmosphérique et sonore) qui viennent se superposer aux nuisances induites par l'aéroport. Une telle étude (incluant les nuisances déjà existantes) pourrait permettre de chiffrer, d'une part, les coûts externes liés à ces nuisances qui seront à terme supportés par la collectivité et, d'autre part, l'impact en fonction du nombre de mouvements. 5. Concernant la méthodologie de calcul des aides accordées pour la revente ou le délaissement : l'Etat donne vraiment l'impression de vouloir minimiser ses coûts alors que nous pensons que son rôle aurait dû être, dans une situation comme celle-là et après la volteface de l'arrêt de Notre-Dame des Landes, d'accorder une JUSTE compensation aux riverains. Ces derniers vont en effet être contraints, face à « l'intérêt général » et à cette volteface, soit de déménager, soit de subir les nuisances sonores et de se protéger. Dans tous les cas, c'est leur cadre de vie qui vient d'être impacté et ceci n'a aucunement été pris en compte. Il nous semble que la méthode de calcul (et de réparation du préjudice) est particulièrement défavorable aux riverains voire fallacieuse et il nous apparaît que celle-ci devrait être révisée (en particulier : le prix des logements dans une large partie des zones concernées par le délaissement ou la revente a continué à augmenter après 2018 et ne baissera qu'à compter du moment où la fréquence des vols reviendra à son niveau de 2019 et où les nombreuses incertitudes encore existantes quant au futur de Nantes-Atlantique seront levées). Nulle part en outre, dans les textes publiés, l'Etat n'apparaît faire preuve d'un tant soit peu de compassion à l'égard des riverains à qui on demande de se soumettre face à l'intérêt général (Le préfet n'a en outre jamais répondu à notre courrier de 2020 alors que nous recherchions à créer un dialogue constructif !). La mise en place d'une commission d'indemnisation pour gérer les recours, incluant des associations de défense des usagers, nous apparaît, face à ces constats, essentielle. Références : [1] : « courrier d'associations dépositaires d'un cahier d'acteur suite à l'annonce par l'Etat, le 29 octobre 2019, de 31 mesures et de la publication le même jour, de l'appel à candidatures pour la concession des 2 aéroports » adressé le 12 février 2020 [2] « Etude complémentaire sur les hypothèses de trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique » - rapport final -18/07/2019 [3] Union des Aéroports Français (www.aeroport.fr)</p>

Date	Heure	Titre	Texte
25/06/2021	12:25	couvre feu	Le couvre feu de 00h00 à 6h00 me semble déjà une grande avancée. Elargir ce couvre feu est contre productif pour les voyageurs de l'aéroport, en tant que client l'idée de perdre une journée ou être dérouté pour respecter ces horaires n'est ni intéressant financièrement ni satisfaisant. Je ne pense pas non plus que les passagers dit business soient réjouis par l'idée de devoir probablement passer une nuit pour aller à un rendez vous.
25/06/2021	12:37	Pas d'avions la nuit svp	Imposer un couvre-feu me semble indispensable, tant les nuisances sonores liées aux avions sont déjà pénibles à vivre en journée. Oh à 6h est très insuffisant à mon sens. Les enfants sont censés dormir bien avant minuit, et être réveillés chaque matin par les avions (comme c'était le cas l'été 2019) affecte considérablement l'humeur et en ajoute bien sûr à la fatigue quotidienne.
25/06/2021	14:53	couvre feu, oui, mais pas trop restrictif.	Un couvre feu de 00h à 6h est une bonne chose pour la tranquillité des riverains, mais il faut pas être trop restrictif sinon les vols de Nantes vers CDG ne pourront plus connecter avec les vols du matin vers les USA. Ce serait une catastrophe pour beaucoup de départ sur les longs courriers d'autant que le TGV ne permet pas d'arriver avant 9h sur CDG et donc ne peut pas connecter un vols avant 12h. Tout les départs du matin ne pourraient donc plus etre possible.
25/06/2021	15:02	COUVRE FEU AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE	Bonjour Si je ne peux plus réserver de billets d'avion pour mes clients entre 06H et 07H ou après 22H, les connexions aux hubs ne fonctionneront plus et je devrai réserver directement au départ de Paris autant dire que les lignes vers Roissy ou Amsterdam vont vite disparaître.
25/06/2021	15:06	Contre le durcissement du couvre-feu à l'aéroport de Nantes Atlantique	Nous demandons de permettre dans tous les cas de retard l'atterrissage à Nantes Atlantique entre 00H et 06H. Si à chaque réservation d'un billet en fin de journée, je dois craindre que mon client arrive à Nantes vers 06H du matin après 5 heures d'autocar, suite au déroutement à Bordeaux ou Paris, autant réserver directement un départ de Paris à un horaire normal avec une correspondance en TGV ou un trajet Paris/Nantes en voiture !
25/06/2021	15:10	couvre feux Aéroport de Nantes	Au vu de l'impacte économique subit ces derniers temps par le secteur du tourisme et en particulier l'aéroport de Nantes il me semblerait juste de ne pas l'impacter encore plus avec cette nouvelle restriction d'exploitation.
25/06/2021	15:19	Une catastrophe pour notre avenir , nous les agences de Voyages	Cela deviendra très compliqué, quand il faudra, suite à un retard, atterrir sur un autre aéroport avec tous les dossiers 'litige' à gérer par la suite. Finalement, Notre Dames des Landes était un vrai bon projet.

Date	Heure	Titre	Texte
25/06/2021	15:48	les retards ne doit pas être contraignants pour les passagers	Ce couvre-feu minuit/6H est une avancée, c'est un bon équilibre trouvé entre une moindre nuisance sonore pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations. En revanche, il faut absolument que mes clients puissent atterrir après minuit en cas de retard. Un retard qui dépasse minuit n'arrive pas très souvent. Au minimum, l'atterrissage à Bordeaux ou Paris (+ l'acheminement à Nantes en autocar) les ferait arriver à 06H du matin et j'aurais sans nul doute une réclamation et une demande de dédommagement dès le lendemain avec le risque de perdre définitivement mon client.
25/06/2021	15:49	ne pas inciter à la voiture	Si à chaque réservation d'un billet en fin de journée, je dois craindre que mon client arrive à Nantes vers 06H du matin après 5 heures d'autocar, suite au déroutement à Bordeaux ou Paris, autant réserver directement un départ de Paris à un horaire normal avec une correspondance en TGV ou un trajet Paris/Nantes en voiture !
25/06/2021	15:50	contrainte pour les connexions	Si je ne peux plus réserver de billets d'avion pour mes clients entre 06H et 07H ou après 22H, les connexions aux hubs ne fonctionneront plus et je devrai réserver directement au départ de Paris autant dire que les lignes vers Roissy ou Amsterdam vont vite disparaître.
25/06/2021	15:52	vol dérouté accroît bilan carbone	Obliger mon client à être dérouté à Bordeaux ou Paris en cas de retard après minuit est un non-sens environnemental : le vol va durer plus longtemps et donc consommer davantage. Il faut ajouter en plus la consommation des bus pour les 4 à 5 heures de route et j'imagine qu'il faudra aussi acheminer l'équipage qui redécollera le lendemain matin. Sans parler bien sûr du service client exécrable, du dédommagement qui va m'être réclamé par le client et du risque de le perdre définitivement.
25/06/2021	15:52	emplois menacés	Moi qui vends beaucoup de billets à des entreprises, si on étend le couvre-feu à 07H ou avant minuit, mes clients habitués à prendre le 1er vol du matin et le dernier du soir pour optimiser leur journée de travail ne pourront plus le faire avec pour conséquence une baisse significative de mon chiffre d'affaires.
25/06/2021	15:53	transfert vers la voiture risqué	Si les compagnies sont trop bridées à Nantes avec un couvre-feu élargi avant minuit et après 06H, elles quitteront l'aéroport et les clients feront comme avant le fort développement des lignes des dernières années à Nantes Atlantique : ils prendront leur voiture pour aller à Orly ou Roissy chercher leur avion, ce qui augmentera un peu plus leur empreinte carbone.
25/06/2021	15:56	Je suis pour l'extension du couvre feu	Je suis pour l'extension du couvre feu, que ce soit pour les riverains, mais aussi pour l'environnement et la faune locale.

Date	Heure	Titre	Texte
25/06/2021	16:13	Couvre-feu à l'aéroport de Nantes	Je suis totalement contre ce projet d'arrêté. Même si c'est la compagnie aérienne qui a pu accumulé des retards lors de transit de vols internationaux, alors c'est moi passager qui pâtit de cette situation : atterrir à Paris ce n'est pas la même chose qu'à Roissy, ma voiture peut être à l'aéroport de Nantes, je rentre chez moi 24H plus tard. Ces décisions pour empêcher les personnes de se déplacer en avion sont scandaleuses, restrictives. Elles attaquent notre liberté sans prouver leur efficacité environnementale. Et quid du transport des marchandises indispensables à l'activité économique. Pourquoi l'urbanisme dans les villes a laisse des résidences de particuliers se construire à proximité des aéroports. Pourquoi ne pas y avoir concentré des industries ou des services. Vous marchez à l'envers avec vos propositions. Un peu plus de cohérence Messieurs et Mesdames les élus des assemblées...vous n'avez pas besoin de mettre vos noms sur des propositions règlementaires pour entrer dans la pérennité ou vous faire élire. Pensez plutôt à préserver une juste liberté à vos concitoyens et démontrer la vraie efficacité économique de vos propositions. (pourquoi ne pas étudier le cycle de vie de vos propositions en prenant en compte tous les paramètres)
25/06/2021	16:27	Sauvegarde de l'aéroport de Nantes	Le créneau horaire du couvre-feu 0h00/ 6h00 est un bon compromis entre le souhait légitime des riverains et la nécessité de disposer d'un aéroport capable d'assurer le maximum de liaisons avec Orly et CDG pour les connexions multiples. En revanche, il serait catastrophique d'étendre ce créneau de couvre-feu de 22h00 à 7h00, précipitant le déclin de l'aéroport de Nantes devenant alors incapable de proposer des horaires pratiques et transférant ainsi une foule de passagers sur les routes, par voiture ou par car (risque sécurité routière et cohérence environnementale). Soyons vigilants à maintenir une connectivité intelligente entre l'Ouest et les autres plateformes aéroportuaires françaises et européennes.
25/06/2021	16:29	Contre le couvre-feu 22h00 - 7h00	Si je ne peux plus réserver de billets d'avion pour mes clients entre 6H et 7H ou après 22H, les connexions aux hubs ne fonctionneront plus et je devrai réserver directement au départ de Paris, autant dire que les lignes vers Roissy ou Amsterdam vont vite disparaître
25/06/2021	16:39	je suis contre	Je peux comprendre les riverains on a voté pour NDDL et le gouvernement ne nous a pas entendu ! alors assumons jusqu'au bout il ne faut pas de cette restriction, c est la perte d emplois dans beaucoup de domaine

Date	Heure	Titre	Texte
25/06/2021	16:42	NON AU COUVRE FEU	Travaillant en agence de voyage, ce couvre feu freinerait bcp de clients, impossibilités de prendre certaines correspondances, peur du retard d'avion et du déroutement. Cela n'est pas envisageable et nous compliqueraient encore plus la tâche.
25/06/2021	17:06	Après la déception de l'annulation de Notre Dame des landes.....Nantes??	Merci de bien vouloir annuler cet 'aménagement' ! Ces modifications d'horaires signeraient la mort de l'aéroport ...et peut être la mort des agences de voyages alentours également ! Nous sommes déjà terriblement impactés par la crise sanitaire! supprimer : les rotations entre 22:00 et 07:00 est une ineptie. De grâce laissez nous travailler !
25/06/2021	17:07	Après la déception de l'annulation de Notre Dame des landes.....Nantes??	Merci de bien vouloir annuler cet 'aménagement'! Ces modifications d'horaires signeraient la mort de l'aéroport ...et peut être la mort des agences de voyages alentours également ! Nous sommes déjà terriblement impactés par la crise sanitaire! supprimer : les rotations entre 22:00 et 07:00 est une ineptie. De grâce laissez nous travailler !
25/06/2021	17:08	Mort annoncée des agences voyages	Merci de bien vouloir annuler cet 'aménagement'! Ces modifications d'horaires signeraient la mort de l'aéroport ...et peut être la mort des agences de voyages alentours également ! Nous sommes déjà terriblement impactés par la crise sanitaire! supprimer : les rotations entre 22:00 et 07:00 est une ineptie. De grâce laissez nous travailler !
25/06/2021	18:01	Réduction en vue de l'activité économique de la région Nantaise	Bonjour Ce projet aura des conséquences sur l'emploi et de façon plus large sur le tourisme donc également sur l'emploi. Une solution: Notre Dame Landes, je rappelle qu'une consultation a eu lieu sur l'opportunité de déménager l'aéroport de Nantes à Notre Dame des Landes. Le résultat a été piétiné par les écolos. Bravo ! Continuez à sinistrer la région !
25/06/2021	18:09	Non au couvre feu de l'aéroport à partir de 22h !	Un retard qui dépasse minuit n'arrive pas très souvent. Au minimum, l'atterrissage à Bordeaux ou Paris (+ l'acheminement à Nantes en autocar) les ferait arriver à 06H du matin et j'aurais sans nul doute une réclamation et une demande de dédommagement dès le lendemain avec le risque de perdre définitivement mon client.

Date	Heure	Titre	Texte
25/06/2021	20:58	Couvre feux	Je pense que le couvre feux de minuit à 6h est déjà un gros effort de la part de l'aéroport. Si ces horaires devaient augmenter, nous ne pourrions plus partir directement de Nantes et serions obligés de monter sur Paris, ce qui va à l'encontre de l'empreinte carbone et pour le travail, ça nous ferait des journées beaucoup plus longues avec beaucoup de fatigue. Pour le fret, ça risque de pénaliser toutes les entreprises des Pays de Loire avec certainement des licenciements à la clé. Ça va à l'encontre de l'internalisation et du développement des entreprises.
25/06/2021	22:18	consultation sur l'aéroport	concernant le trafic de l'aéroport Nantes atlantique, et l'importance de l'utilisation des couloirs aériens au-dessus des communes impactées, il semble important que les décideurs viennent constater les nuisances. Maintenant les communes impactées vont avoir un trafic augmenté et non seulement les atterrissages mais aussi les décollages. Ne serait-il pas possible de mieux trier les vols et de les orienter vers des aéroports moins surchargés : La Roche/Yon, Angers, Rennes..... maintenant que les communications par trains vont devenir efficaces ? Certes proposer du triple vitrage (dont le coût restant à charge n'est pas envisageable par de nombreux foyers) minimise le bruit mais nous ne vivons pas cloîtrés, déplacer un collègue sans régler le problème est un système tellement ridicule, alors que la solution de répartir les avions est simple, prenez conscience que vous pouvez faire mieux et protéger une population qui ne croit plus aux promesses faites par les élus. Merci
25/06/2021	22:20	consultation sur l'aéroport	concernant le trafic de l'aéroport nantes atlantique, et l'importance de l'utilisation des couloirs aériens au-dessus des communes impactées, il semble important que les décideurs viennent constater les nuisances. Maintenant les communes impactées vont avoir un trafic augmenté et non seulement les atterrissages mais aussi les décollages. Ne serait-il pas possible de mieux trier les vols et de les orienter vers des aéroports moins surchargés : La Roche/Yon, Angers, Rennes..... maintenant que les communications par trains vont devenir efficaces ? Certes proposer du triple vitrage (dont le coût restant à charge n'est pas envisageable par de nombreux foyers) minimise le bruit mais nous ne vivons pas cloîtrés, déplacer un collègue sans régler le problème est un système tellement ridicule, alors que la solution de répartir les avions est simple, prenez conscience que vous pouvez faire mieux et protéger une population qui ne croit plus aux promesses faites par les élus. Merci

Date	Heure	Titre	Texte
25/06/2021	22:23	aéroport	{ {{concernant}} } le trafic de l'aéroport nantes atlantique, et l'importance de l'utilisation des couloirs aériens au-dessus des communes impactées, il semble important que les décideurs viennent constater les nuisances.! Maintenant les communes impactées vont avoir un trafic augmenté et non seulement les atterissages mais aussi les décollages. Ne serait-il pas possible de mieux trier les vols et de les orienter vers des aéroports moins surchargés : La Roche/Yon, Angers, Rennes..... maintenant que les communications par trains vont devenir efficaces ? Certes proposer du triple vitrage (dont le coût restant à charge n'est pas envisageable par de nombreux foyers) minimise le bruit mais nous ne vivons pas cloîtrés, déplacer un collège sans régler le problème est un système tellement ridicule, alors que la solution de répartir les avions est simple, prenez conscience que vous pouvez faire mieux et protéger une population qui ne croit plus aux promesses faites par les élus. Merci
25/06/2021	23:57	Préservons la qualité du service	Cela fait maintenant quelques années que nous avons une bonne offre de vols directs à Nantes, évitant d'aller à Roissy en voiture ou en avion. Soyons vigilants à ne pas revenir en arrière en élargissant le couvre-feu.
25/06/2021	23:58	Préservons la qualité du service	Cela fait maintenant quelques années que nous avons une bonne offre de vols directs à Nantes, évitant d'aller à Roissy en voiture ou en avion. Soyons vigilants à ne pas revenir en arrière en élargissant le couvre-feu.
26/06/2021	09:25	Défavorable	Manquait plus que ça ! Nantes se rapproche de plus en plus d'une sous préfecture et on en remet une couche sous prétexte de satisfaire quelques riverains qui pour la plupart savaient ce qui les attendait ou espéraient faire un coup immobilier. ce projet de décroissance programmé est mortifère pour toute la région. Une folie.
26/06/2021	09:27	Transport (aérien)	Manquait plus que ça ! Nantes se rapproche de plus en plus d'une sous préfecture et on en remet une couche sous prétexte de satisfaire quelques riverains qui pour la plupart savaient ce qui les attendait ou espéraient faire un coup immobilier. ce projet de décroissance programmé est mortifère pour toute la région. Une folie.

Date	Heure	Titre	Texte
26/06/2021	10:21	Couvre-feu à l'aéroport oui mais pas au delà de minuit 6 h 00 !!	Travaillant dans le tourisme, il est essentiel d'être vigilant sur les horaires de couvre-feu pour ne pas brider les connexions tôt le matin et tard le soir qui permettent de rejoindre un hub et un vol international derrière. Sans cette possibilité c'est la fin de certaines liaisons indispensables et l'utilisation d'un autre moyen de transport pour rejoindre Paris, quid de l'environnement? Respecter les riverains par un couvre-feu de minuit à 6 h oui, mais respecter les voyageurs aussi en élargissant pas ce couvre-feu à 22 H - 7 H
26/06/2021	10:26	Pas d'abus sur le couvre-feu !	Utilisatrice de la ligne Paris-Roissy pour mon travail, sur Paris ou en connexion pour des vols long-courrier, la réduction des horaires due au couvre-feu va tout remettre en question. Train, voiture à la place ? donc perte de temps, d'argent car il faudra passer une nuit à Paris et non-sens écologique.
26/06/2021	10:41	REFUS DU NOUVEAU COULOIR AERIEN	Mon domicile est situé quartier sous le projet de nouveau couloir aérien, ma famille va être impactée par les nuisances générées par celui-ci: les nuisances sonores, la pollution ainsi que les risques aériens. Quelle va être le coût d'une isolation phonique plus performante de notre maison ? Quels vont être les risques pour les populations vivant dans les quartiers qui seront survolés ? D'autre part l'impact sur l'immobilier va être préjudiciable, les propriétés vont être dévaluées!!! Nous allons subir encore et encore!!! UNE CONSULTATION LE MOYEN DE NOUS DONNER LA POSSIBILITE DE NOUS EXPRIMER POUR NOUS DONNER L'ILLUSION QUE NOS AVIS SERONT PRIS EN COMPT, MAIS AU FINAL... JE PARTICIPE A CETTE CONSULTATION SANS GRANDE ILLUSION... JE REFUSE DONC CE PROJET.
26/06/2021	10:42	REFUS DU NOUVEAU COULOIR AERIEN	Mon domicile est situé quartier sous le projet de nouveau couloir aérien, ma famille va être impactée par les nuisances générées par celui-ci: les nuisances sonores, la pollution ainsi que les risques aériens. Quelle va être le coût d'une isolation phonique plus performante de notre maison ? Quels vont être les risques pour les populations vivant dans les quartiers qui seront survolés ? D'autre part l'impact sur l'immobilier va être préjudiciable, les propriétés vont être dévaluées!!! Nous allons subir encore et encore!!! UNE CONSULTATION LE MOYEN DE NOUS DONNER LA POSSIBILITE DE NOUS EXPRIMER POUR NOUS DONNER L'ILLUSION QUE NOS AVIS SERONT PRIS EN COMPT, MAIS AU FINAL... JE PARTICIPE A CETTE CONSULTATION SANS GRANDE ILLUSION... JE REFUSE DONC CE PROJET.
26/06/2021	11:10	Non au couvre feu	Non au couvre feu à l'aéroport. Cela va mettre en péril un secteur déjà fragilisé par la crise sanitaire. De plus ce couvre feu aura au contraire un impact négatif sur l'environnement puisque lorsqu'un avion aura du retard il devra dérouter sur un autre aéroport et donc dépenser plus de kérosène et ensuite un bus devra être affrété pour les ramener à l'aéroport initial donc la aussi dépense de carburant inutile.

Date	Heure	Titre	Texte
26/06/2021	11:24	Restriction des vols	Je réside à Trentemoult, et il me paraît évident que des restrictions doivent s'appliquer : - interdiction des vols entre 23h30 et 7h - limitation du nombre de vols le week-end
26/06/2021	13:41	L'Etat doit rester cohérent dans ses décisions	L'Etat a décidé unilatéralement de ne pas respecter le résultat du référendum démocratique, favorable au transfert de l'aéroport à ND des Landes, et de maintenir l'aéroport de Nantes Atlantique. Or, le transfert de l'aéroport à ND des Landes, dans une zone beaucoup moins urbanisée, aurait permis d'éviter les nuisances sonores. En décidant le maintien de l'aéroport Nantes Atlantique, l'Etat s'était alors engagé à le développer et à l'aménager. Aujourd'hui, l'Etat revient sur ses engagements en souhaitant contraindre et limiter les flux de cet aéroport, menaçant ainsi l'activité économique et les emplois des entreprises qui en dépendent. Ce projet d'Arrêté pose donc clairement la question de la cohérence de l'Etat dans sa prise de décisions; cohérence démocratique d'abord, mais aussi cohérence politique, économique et technique. Il voit ainsi les citoyens et les entreprises totalement désarmés devant tant d'inconstance.
26/06/2021	16:38	Opposition au projet	Je soutiens l'aéroport de Nantes contre le projet de restriction d'exploitation car il va nuire à toute une activité d'affaires et de tourisme
26/06/2021	21:01	Incohérence politique, suicide économique, non respect de la parole publique	Ce projet conduira la région, les entreprises de transport à une marginalisation, car les risques de retards ne sont pas rares et c'est toujours le passager qui trinque, sans compter les risques quand il s'agit de personnes jeunes ou âgées... On peut évidemment accepter une réduction du nombre de vols la nuit, mais on atteint l'absurde le plus total sur les propositions de conditions de déroutement des vols. Et si on a un peu de mémoire, voilà un projet qui s'assoit sur les engagements pris à l'occasion de l'abandon de NDL!! Désaccord total, et incompétence de nos élus et de l'état.
26/06/2021	22:46	Plus de restriction	Je souhaite que les restrictions soient étendue de 22h00 à 8h00. En effet beaucoup de gens dorment jusqu'à 7h ou 7h30 et être réveillé à 6 heures par un avion va priver de sommeil des milliers de personnes avec toutes les conséquences que cela peut avoir sur la santé. Je souhaite aussi que les atterrissages soient eux aussi interdits formellement entre 22h et 8h00, et qu'il n'y ait pas d'exception pour les compagnies de NA. Enfin je souhaite que tous les atterrissages par le Nord soient proscrits
27/06/2021	14:00	Survol la chevrolière	Bonjour, Depuis la reprise du trafic aérien, le survol du bourg de la Chevrolière semble monnaie courante lors du décollage. Le maire nous a affirmé qu'un couloir aérien entre la Chevrolière et St Philbert de Gd Lieu serait emprunté pour limiter les nuisances sonores .. Qu'en est-il ? sont-ce des promesses électorales ou un état de fait ? Merci de votre réponse

Date	Heure	Titre	Texte
27/06/2021	14:48	Restriction d'exploitation de l'aéroport	Bonjour, La seule solution durable est la fermeture de l'aéroport et son déplacement dans une zone non peuplée. Il est totalement déraisonnable de vouloir agrandir un aéroport dans une zone aussi peuplée, même si des restrictions d'exploitation sont prévues.
27/06/2021	18:04	REPONSE A LA CONSULTATION	Je suis contre l'interdiction des vols prévus entre minuit et 6h car cela nuit gravement au transport aérien qui souffre déjà d'une crise sans précédent et qui va durer dans le temps.
27/06/2021	20:07	Proposition de Couvre feu insuffisante	Bonjour, Habitant la Thulière, je constate aujourd'hui qu'aucun avion ne vole entre 0h00 et 6h00 du matin. Je ne vois donc aucun intérêt de mettre un couvre feu durant ce laps de temps. Lors de la dernière consultation pour le réaménagement de l'aéroport, nombre de personnes ont demandé un couvre feu sur une période beaucoup plus longue (22h00-7h00). Ce qui me semble beaucoup plus logique si on l'on se réfère à l'autre projet qui est 'LE PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT'. La proposition faite aujourd'hui est empreinte uniquement de démagogie et de bonne conscience de la part du gouvernement qui n'a pas su prendre ses responsabilités lors du projet de Notre Dames des Landes. En résumé, je trouve cette proposition nettement insuffisante car elle ne reflète pas du tous les attentes des habitants. Restant à votre disposition Cordialement
27/06/2021	21:24	refus du projet NANTES ATLANTIQUE VOLS DE NUIT	L'Etat Français a organisé un référendum il y a quelques 5 ans pour connaître la volonté de la population de Loire-Atlantique sur la nécessité ou non de déplacer l'aéroport urbain de Nantes sur le Site de NDDL. Le résultat du référendum a démontré la volonté de la population à ce que l'Etat mène à bien ce transfert de l'aéroport actuellement enclavé dans l'aire urbaine de NANTES METROPOLE. Il est désastreux que l'Etat Français le 17 janvier 2018 (c'est-à-dire le gouvernement de M. MACRON et M. Edouard Philippe) se soit assis sur le résultat du Référendum que l'Etat avait initié. C'est un scandale et une violation de la volonté populaire et l'état de droit. Nous nous savons trahis, trompés, et voyons sous nos yeux que le mépris continue de plus belle : Le même État, après s'être ainsi déjugé, veut maintenant nous condamner à supporter de subir le vacarme des passages des avions, à détruire cet axe de calme, de nature, qu'est l'environnement de l'Erdre, à survoler le centre-ville de Nantes. Nantes et les Nantais ont besoin des ces îlots de calme, de verdure, de faune et de flore pour pouvoir se ressourcer. Les secteurs d'espaces verts protégés sont en grand péril et avec eux l'équilibre des Nantais. Les Nantais sont en droit d'exiger une ville, un centre-ville et une périphérie VIABLE et SECURE : HUMAINEMENT HABITABLE. L'Etat n'est pas à un paradoxe prêt en chargeant le « MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE et du DEVELOPPEMENT DURABLE de nous faire avaler la pilule en abritant cette soit-disante CONSULTATION PUBLIQUE qui se déroule sans que la population se soit alertée de la gravité du sujet. Le bruit des avions, du point de vue de

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>l'OMS est une atteinte grave à la santé des populations, et c'est l'État français, par principe protecteur de ses citoyens, qui met en oeuvre une politique qui les condamne à la dégradation de leur santé; Il est utile de rappeler les derniers mots-mêmes du premier ministre du 17 janvier 2018 qui motivait la décision de l'Etat de l'abandon de NDDL et de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique « ET DE PROTEGER AU MIEUX LES POPULATIONS ». Nous ne pouvons que constater que ce n'est pas le chemin qui est présenté dans ce projet. J'habite avec ma famille dans le quartier de l'Eraudière que nous avons choisi il y a 8 ans pour son calme, pour cette coulée verte qu'est la vallée de l'Erdre, pour ses promenades, pour son Parc Floral de la Roseraie; Découvrir aujourd'hui le projet monstrueux que l'Etat veut faire passer en douce, ni vu ni connu, nous révoltent tous. Il est grand temps que ceux qui prétendent nous représenter prennent la mesure des responsabilités qui sont les leurs et agissent pour le bien commun et ait souci de la vraie qualité de vie. Il est temps que l'écologie ne soit plus une belle étiquette mais qu'elle soit faite pour l'humain et pour le respect de la création. J'ai lu avec attention les analyses et informations fournies par les personnes de l'Association COCETA.ORG. Merci à ceux qui font part de leurs réflexions pour nourrir le rejet de ce projet. JE REJETTE, à titre personnel et pour les membres de ma famille, CE PROJET DE PPBE et le projet de NOUVEAU COULOIR AERIEN. Il est urgent que L'Etat, les autorités des régions Pays de Loire et sans doute Bretagne mettent en oeuvre une nouvelle dynamique pour que l'aéroport urbain de Nantes soit très rapidement remplacé.</p>
27/06/2021	21:55	Réveil à 6h du matin 7 jours sur 7	<p>J'invite tous ceux qui ne connaissent pas la joie d'être réveillés à 6h du matin 7 jours sur 7 à passer quelques nuits sous les zones survolées. Certains nous invitent à déménager mais comment reloge-t-on 100 000 personnes dans une métropole attractive? De surcroit, les compagnies low-cost peuvent obtenir des dérogations à ce couvre-feu théorique. Il faut savoir qu'à partir de 6h, les avions décollent à la chaîne, au rythme d'un toutes les 2/3 minutes. L'accroissement programmé du trafic (15 millions de passagers) rend tout simplement la vie sous les avions impossible. Au-delà du bruit, restent les questions de la sécurité (crash) et de l'impact sur la santé des micro-particules qui imprègnent l'organisme. Et que dire des établissements scolaires survolés(collège de la Neustrie, écoles primaires, lycée Jean Perrin...) où les cours doivent s'arrêter à chaque passage d'avion et les fenêtres rester désespérément fermées même en cas de chaleur insoutenable?</p>

Date	Heure	Titre	Texte
27/06/2021	22:56	Allongement nécessaire du couvre Feu	Nous sommes une famille riveraine de l'aéroport mais nous ne pouvons malheureusement pas bénéficier des aides à l'isolation car d'après le dernier PGS la zone la plus exposée s'arrête à l'entrée de notre jardin. Nous subissons donc quotidiennement les décollages et atterrissages. A ce titre, le couvre feu programmé de 00h00 à 06h00 du matin nous apparait comme étant contraire aux besoins de sommeil et donc de santé préconisés par l'OMS, et ne permet pas d'offrir un sommeil de qualité d'au moins 9h consécutives aux plus jeunes. Il nous semble donc indispensable d'allonger ce couvre feu de 2h et ainsi d'interdire les vols programmés entre 23h00 et 7H00. Par ailleurs, les critères d'acceptation de l'ACNUSA concernant des atterrissages ou décollages pendant le couvre feu devraient être rendus publics.
28/06/2021	09:34	Préservons les emplois, l'attractivité du territoire, et l'environnement	Cela fait maintenant quelques années que nous avons une bonne offre de vols directs à Nantes, évitant d'aller à Paris en voiture ou en avion. Si on étend le couvre-feu les connexions habituelles ne fonctionneront plus. Il y a un risque de perte de ligne et de retrait des compagnies, ce qui serait une catastrophe pour les déplacements professionnels et la connectivité à notre Territoire, sans parler des emplois directement impactés par le retrait des compagnies ou la difficulté d'exploiter normalement les lignes. L'arrêt du projet de déménagement à Notre Dame des Landes doit permettre le soutien et le développement de l'aéroport actuel, et non pas l'inverse.
28/06/2021	09:42	Non au couvre feu !	Le couvre feu de 00h à 6h est déjà presque trop important à mes yeux alors l'élargir de 22h à 7h serait, à mon sens, une énorme erreur. Les conséquences écologiques et économiques seraient désastreuses. Soyons raisonnables et laissons une chance de survie à notre aéroport ! Non au 22h / 7h
28/06/2021	10:20	Trouvons un équilibre écologique, social et économique	Un couvre-feu entre 0h00 et 6h00, c'est une bonne chose pour préserver les riverains. Il faudrait y inclure une dérogation pour les compagnies aériennes basées, leur permettre de rentrer hors de ces créneaux, mais cette possibilité serait soumise à pénalités pour éviter les abus. Il faut conserver l'attractivité économique de Nantes et sa région et un aéroport y contribue. Pour cela, il faut conserver les départs dès 6h00 pour permettre de rejoindre les hub de Paris, Amsterdam...- Il faut préserver les 2 500 emplois directs de l'aéroport et les emplois indirects et pour cela l'aéroport doit pouvoir se développer. Il faut permettre aux Ligériens et aux Bretons de découvrir d'autres pays, d'autres cultures, de s'enrichir de ses échanges en voyageant, en investissant pour un transport aérien moins polluant (même si l'aérien ce n'est que 2% de des émissions de gaz à effet de serre moins que la pollution numérique). Ne sacrifions pas l'aéroport avec une politique développement durable punitive.

Date	Heure	Titre	Texte
28/06/2021	10:20	Trouvons un équilibre écologique, social et économique	Un couvre-feu entre 0h00 et 6h00, c'est une bonne chose pour préserver les riverains. Il faudrait y inclure une dérogation pour les compagnies aériennes basées, leur permettre de rentrer hors de ces créneaux, mais cette possibilité serait soumise à pénalités pour éviter les abus. Il faut conserver l'attractivité économique de Nantes et sa région et un aéroport y contribue. Pour cela, il faut conserver les départs dès 6h00 pour permettre de rejoindre les hub de Paris, Amsterdam...- Il faut préserver les 2 500 emplois directs de l'aéroport et les emplois indirects et pour cela l'aéroport doit pouvoir se développer. Il faut permettre aux Ligériens et aux Bretons de découvrir d'autres pays, d'autres cultures, de s'enrichir de ses échanges en voyageant, en investissant pour un transport aérien moins polluant (même si l'aérien ce n'est que 2% de des émissions de gaz à effet de serre moins que la pollution numérique). Ne sacrifions pas l'aéroport avec une politique développement durable punitive.
28/06/2021	11:02	NON à l'extension du couvre feu à l'aéroport !	Bonjour, professionnelle du tourisme et utilisatrice de l'aéroport Nantes Atlantique je ne comprends pas cette extension de couvre feu !!! Ok pour les riverains la nuit.....Minuit / 6h du matin me parait très raisonnable pour allier tranquillité des riverains et praticité de l'aéroport ! Comment se rendre tôt à Paris pour récupérer un long courrier ensuite ? comment réussir à rentrer sur Nantes et retravailler le lendemain si nous n'avons pas les derniers vols ? Il faut trouver un compromis, vivons ensemble dans le respect de chacun ! merci
28/06/2021	11:13	Non à l'accroissement des nuisances liées au trafic aérien	L'augmentation des vols et des nuisances associées est insupportable en terme de pollution, et d'impact sonore. Les vols de nuits sont à proscrire.
28/06/2021	11:22	Madame	On doit pouvoir trouver une solution aux nuisances sonores des vols de nuit à Nantes.
28/06/2021	11:22	Madame	On doit pouvoir trouver une solution aux nuisances sonores des vols de nuit à Nantes.
28/06/2021	12:43	amplitude fonctionnement aéroport de Nantes	En réduisant encore plus l'amplitude de fonctionnememt de l aéroport, c'est un pan important du secteur tourisme qui en subit les conséquences, alors qu'il est déjà fragilisé par le covid

Date	Heure	Titre	Texte
28/06/2021	13:39	NON au couloir aérien	J'habite Nantes depuis 2003. D'une ville paisible, me voilà désormais habitant une ville embouteillée, bruyante et de plus en plus insécuritaire avec un ratio policiers par habitant des plus faibles en France et une forte augmentation des vols avec violence, viols et cambriolages. Je suis stupéfaite que l'Etat ait ce projet de couloir aérien quand bien même il a été incapable de maîtriser les zadistes hors-la-loi qui ont fait le siège de NDDL, faisant fi de la démocratie et du référendum demandant si oui ou non la métropole nantaise voulait le déménagement de l'aéroport à NDDL. Que l'Etat arrête de défigurer Nantes : MA FAMILLE ET MOI DISONS NON A CE PROJET DE COULOIR URBAIN !
28/06/2021	13:46	Salarié Airbus travaillant dans la zone aéroportuaire	Bonjour, Attention à ne pas étendre la zone couvre-feu au-delà de 0h-6h00: - pour les usagers, cela reviendrait à rendre impossible des trajets professionnels à la journée - pour les compagnies aériennes avec des avions et des emplois basés à Nantes: cela les inciterait à déplacer leurs avions et les emplois associés. Cordialement,
28/06/2021	13:48	Salarié Airbus travaillant dans la zone aéroportuaire	Bonjour, Attention à ne pas étendre la zone couvre-feu au-delà de 0h-6h00: - pour les usagers, cela reviendrait à rendre impossible des trajets professionnels à la journée - pour les compagnies aériennes avec des avions et des emplois basés à Nantes: cela les inciterait à déplacer leurs avions et les emplois associés. Cordialement,
28/06/2021	13:57	NON au survol de Nantes	NON au survol de Nantes Non à la pollution sonore Non à la pollution des particules NON NON NON
28/06/2021	14:07	Bonne mesure	C'est une très bonne mesure, logeant à proximité, les avions sont parfois bruyants.
28/06/2021	14:24	CE COUVRE FEU EST SUFFISANT	Ce couvre-feu minuit/6H est une avancée, c'est un bon équilibre trouvé entre une moindre nuisance sonore pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations. En revanche, il faut absolument que mes clients puissent atterrir après minuit en cas de retard. Un retard qui dépasse minuit n'arrive pas très souvent. Au minimum, l'atterrissage à Bordeaux ou Paris (+ l'acheminement à Nantes en autocar) les ferait arriver à 06H du matin et j'aurais sans nul doute une réclamation et une demande de dédommagement dès le lendemain avec le risque de perdre définitivement mon client.

Date	Heure	Titre	Texte
28/06/2021	14:25	CE COUVRE FEU EST SUFFISANT	Ce couvre-feu minuit/6H est une avancée, c'est un bon équilibre trouvé entre une moindre nuisance sonore pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations. En revanche, il faut absolument que mes clients puissent atterrir après minuit en cas de retard. Un retard qui dépasse minuit n'arrive pas très souvent. Au minimum, l'atterrissage à Bordeaux ou Paris (+ l'acheminement à Nantes en autocar) les ferait arriver à 06H du matin et j'aurais sans nul doute une réclamation et une demande de dédommagement dès le lendemain avec le risque de perdre définitivement mon client.
28/06/2021	15:00	NON	NON au plan d'État de l'aéroport urbain.
28/06/2021	15:52	Pour le couvre-feu, uniquement s'il est assorti d'une baisse du trafic	En 2001, lorsque nous avons emménagé à Rezé (quartier de Trentemoult), le trafic de Nantes-Atlantique était établi à 1,9 million de passagers et un peu plus de 40 000 mouvements. Nous étions bien conscients de la proximité de l'aéroport mais n'étions pas plus incommodés que cela. En 2019, le nombre de passagers avait quasiment quadruplé pour atteindre 7,2 millions et 63 000 mouvements. Nous percevions clairement beaucoup plus de nuisances sonores avec en arrière-pensée, les nuisances sanitaires liées aux impacts du bruit et à une moindre qualité de l'air. Sur la base de ce vécu, le couvre-feu me semble une bonne idée s'il est assorti d'une baisse du nombre de mouvements. S'il est juste une modalité pour augmenter le trafic, ce n'est que supercherie : le nombre de mouvements sera encore plus insupportable le jour.
28/06/2021	19:15	Non	Non à ce projet aberrant
28/06/2021	20:12	VOLS DE NUIT - COUVRE FEUX	La période de couvre-feux liée au Covid 19 a permis aux riverains de se rendre compte de ce que pouvait être de bonnes nuits de sommeil. Pendant toute cette période les recommandations médicales ont prévalu, sans contestation majeure de la population, sur tout critère économique. Pourquoi ne laisserait-on pas à la science médicale le fait de déterminer la durée minimale du silence nécessaire à une vraie nuit de sommeil et en tenir compte pour l'abrogation des vols nocturnes
28/06/2021	20:55	consultation publique sur les vols de nuit	Habitante de Bouguenais, je suis soumise aux nuisances sonores dues au vol des avions. Je vous demande donc de ne pas autoriser les vols, atterrissages et décollages d'avions entre la zone horaire de 22h30 à 6h30 du matin. La nuisance sonore des avions en phase de décollage et d'atterrissage est violente pendant le repos nocturne. Je tiens à vous signaler qu'il arrive que nous entendions des avions sur cette plage horaire et vous demande de faire respecter le repos des citoyens. Par ailleurs, le bruit dû aux avions

Date	Heure	Titre	Texte
			est préjudiciable à la nature, l'environnement, les animaux et les humains. Je vous demande donc de prendre en compte mon avis : pas de circulation d'avions entre 22h30 et 6h. Cordialement.
28/06/2021	20:55	22h30-6h30 : horaire souhaitable du couvre-feu	Le créneau horaire du couvre-feu mériterait d'être élargi afin de respecter le sommeil de la population riveraine de l'aéroport; d'autant plus qu'il y aura quand même des vols nocturnes malgré cette mesure indispensable pour la qualité de vie.
28/06/2021	20:56	consultation publique: vols de nuit	Habitante de Bouguenais, je suis soumise aux nuisances sonores dues au vol des avions. Je vous demande donc de ne pas autoriser les vols , atterrissages et décollages d'avions entre la zone horaire de 22h30 à 6h30 du matin. La nuisance sonore des avions en phase de décollage et d'atterrissage est violente pendant le repos nocturne. Je tiens à vous signaler qu'il arrive que nous entendions des avions sur cette plage horaire et vous demande de faire respecter le repos des citoyens. Par ailleurs, le bruit dû aux avions est préjudiciable à la nature, l'environnement, les animaux et les humains. Je vous demande donc de prendre en compte mon avis : pas de circulation d'avions entre 22h30 et 6h. Cordialement.
28/06/2021	20:58	consultation publique restrictions d'exploitation aéroport Nantes Atlantique	Habitante de Bouguenais, je suis soumise aux nuisances sonores dues au vol des avions. Je vous demande donc de ne pas autoriser les vols , atterrissages et décollages d'avions entre la zone horaire de 22h30 à 6h30 du matin. La nuisance sonore des avions en phase de décollage et d'atterrissage est violente pendant le repos nocturne. Je tiens à vous signaler qu'il arrive que nous entendions des avions sur cette plage horaire et vous demande de faire respecter le repos des citoyens. Par ailleurs, le bruit dû aux avions est préjudiciable à la nature, l'environnement, les animaux et les humains. Je vous demande donc de prendre en compte mon avis : pas de circulation d'avions entre 22h30 et 6h. Cordialement.
28/06/2021	20:59	consultation publique aéroport Nantes Atlantique	Habitante de Bouguenais, je suis soumise aux nuisances sonores dues au vol des avions. Je vous demande donc de ne pas autoriser les vols , atterrissages et décollages d'avions entre la zone horaire de 22h30 à 6h30 du matin. La nuisance sonore des avions en phase de décollage et d'atterrissage est violente pendant le repos nocturne. Je tiens à vous signaler qu'il arrive que nous entendions des avions sur cette plage horaire et vous demande de faire respecter le repos des citoyens. Par ailleurs, le bruit dû aux avions

Date	Heure	Titre	Texte
			est préjudiciable à la nature, l'environnement, les animaux et les humains. Je vous demande donc de prendre en compte mon avis : pas de circulation d'avions entre 22h30 et 6h. Cordialement.
28/06/2021	22:18	non au trajet	trajet imposé par nos 'gouvernants' qui ne respectent même pas le résultat d'un référendum sur NDDL
28/06/2021	22:50	Réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique	Merci de faire cette enquête qui nous permet de nous exprimer de nouveau Le collectif DEINA pour la Défense des Elèves Impactés par l'Aéroport de Nantes-Atlantique observe la nullité du choix fait par le gouvernement pour réaménager l'aéroport. Les 15 000 élèves n'ont pas à subir les conséquences de ce mauvais choix et les restrictions de vols de nuit n'ont aucun sens pour eux qui ont besoin de silence durant la journée afin de fournir l'attention et la concentration nécessaires à leurs études. Pour eux, nous demandons la fermeture de la piste Nord-Sud. Comme vous le savez, une piste perpendiculaire, bien située, épargnera tout établissement scolaire, apportera le confort et la sécurité d'utilisation des aéronefs face au vent ainsi que le bien-être des trop nombreuses populations aujourd'hui riveraines et de la faune importante de la réserve naturelle de Grand-Lieu. Ne soyons pas timorés face aux Générations futures. S'il vous plaît accueillir nos forts encouragement pour un bon réaménagement. Merci. Bien respectueusement pour DEINA
28/06/2021	23:14	Réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique	Le collectif DEINA pour la Défense des Elèves Impactés par l'Aéroport de Nantes-Atlantique observe la nullité du choix fait par le gouvernement pour réaménager l'aéroport Les 15 000 élèves n'ont pas à subir les conséquences de ce mauvais choix et les restrictions de vols de nuit n'ont aucun sens pour eux qui ont besoin de silence pendant la journée afin de fournir l'attention et la concentration nécessaires à leurs études. Pour eux, nous demandons la fermeture de la piste nord-sud. Comme vous le savez, une piste approximativement perpendiculaire à l'actuelle épargnera tout établissement scolaire, apportera le confort et la sécurité d'utilisation des aéronefs face au vent ainsi que le bien-être des trop nombreuses populations aujourd'hui riveraines et de la faune importante de la Réserve naturelle de Grand-Lieu. Ne soyons pas timorés face aux générations futures. Merci de bien vouloir accueillir nos forts et respectueux encouragements

Date	Heure	Titre	Texte
28/06/2021	23:18	Réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique	Le collectif DEINA pour la Défense des Elèves Impactés par l'Aéroport de Nantes-Atlantique observe la nullité du choix fait par le gouvernement pour réaménager l'aéroport Les 15 000 élèves n'ont pas à subir les conséquences de ce mauvais choix et les restrictions de vols de nuit n'ont aucun sens pour eux qui ont besoin de silence pendant la journée afin de fournir l'attention et la concentration nécessaires à leurs études. Pour eux, nous demandons la fermeture de la piste nord-sud. Comme vous le savez, une piste approximativement perpendiculaire à l'actuelle épargnera tout établissement scolaire, apportera le confort et la sécurité d'utilisation des aéronefs face au vent ainsi que le bien-être des trop nombreuses populations aujourd'hui riveraines et de la faune importante de la Réserve naturelle de Grand-Lieu. Ne soyons pas timorés face aux générations futures. Merci de bien vouloir accueillir nos forts et respectueux encouragements
28/06/2021	23:20	Réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique	Le collectif DEINA pour la Défense des Elèves Impactés par l'Aéroport de Nantes-Atlantique observe la nullité du choix fait par le gouvernement pour réaménager l'aéroport Les 15 000 élèves n'ont pas à subir les conséquences de ce mauvais choix et les restrictions de vols de nuit n'ont aucun sens pour eux qui ont besoin de silence pendant la journée afin de fournir l'attention et la concentration nécessaires à leurs études. Pour eux, nous demandons la fermeture de la piste nord-sud. Comme vous le savez, une piste approximativement perpendiculaire à l'actuelle épargnera tout établissement scolaire, apportera le confort et la sécurité d'utilisation des aéronefs face au vent ainsi que le bien-être des trop nombreuses populations aujourd'hui riveraines et de la faune importante de la Réserve naturelle de Grand-Lieu. Ne soyons pas timorés face aux générations futures. Merci de bien vouloir accueillir nos forts et respectueux encouragements
28/06/2021	23:22	aéroport de Nantes-Atlantique	Le collectif DEINA pour la Défense des Elèves Impactés par l'Aéroport de Nantes-Atlantique observe la nullité du choix fait par le gouvernement pour réaménager l'aéroport Les 15 000 élèves n'ont pas à subir les conséquences de ce mauvais choix et les restrictions de vols de nuit n'ont aucun sens pour eux qui ont besoin de silence pendant la journée afin de fournir l'attention et la concentration nécessaires à leurs études. Pour eux, nous demandons la fermeture de la piste nord-sud. Comme vous le savez, une piste approximativement perpendiculaire à l'actuelle épargnera tout établissement scolaire, apportera le confort et la sécurité d'utilisation des aéronefs face au vent ainsi que le bien-être des trop nombreuses populations aujourd'hui riveraines et de la faune importante de la Réserve naturelle de Grand-Lieu. Ne soyons pas timorés face aux générations futures. Merci de bien vouloir accueillir nos forts et respectueux encouragements

Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	08:28	Non aux vols de nuit	Non à la sur exploitation de Nantes Atlantique et à l'autorisation des vols de nuits. Je dis non au réaménagement de Nantes Atlantique. L'augmentation des rotations et la modification des trajectoires est intolérable. De plus, le PPBE sous-dimensionne les impacts sur la santé des habitants. Je dis NON aux vols de nuit. Comment se reposer si nous sommes survolés pendant notre sommeil. A Trentemoult, le bruit généré par la remise de gaz en approche de la piste me réveille systématiquement. La trop basse altitude est également un facteur aggravant. Une plage horaire nocturne sans avion de 8 heures est une nécessité pour le bien et la santé de tous.
29/06/2021	09:47	Evaluation bénéfice / perte	Le fait de restreindre les nuisances sonores la nuit pour les riverains est tout à fait compréhensible. Comme dans toutes questions importantes il convient de mesurer le rapport bénéfice / perte. un aéroport est un formidable outil de développement économique qui va bien au delà des communes environnante et rayonne dans une vaste zone économique. Dans le cas de Nantes cette zone est très large et touche le grand ouest, diminuer la capacité de l'aéroport reviendrait à diminuer son développement économique à le restreindre au profit d'autres territoires, le nombre de personnes concernés par l'économie de l'aéroport dépasse très largement ceux concernés pas les nuisances sonores par principe démocratique je pense qu'interdire les vols entre 00H00 et 6H00 serait une régression qui nuirait gravement à la région dans un contexte économique national qui s'annonce déjà compliqué.
29/06/2021	09:48	Evaluation bénéfice / perte	Le fait de restreindre les nuisances sonores la nuit pour les riverains est tout à fait compréhensible. Comme dans toutes questions importantes il convient de mesurer le rapport bénéfice / perte. un aéroport est un formidable outil de développement économique qui va bien au delà des communes environnante et rayonne dans une vaste zone économique. Dans le cas de Nantes cette zone est très large et touche le grand ouest, diminuer la capacité de l'aéroport reviendrait à diminuer son développement économique à le restreindre au profit d'autres territoires, le nombre de personnes concernés par l'économie de l'aéroport dépasse très largement ceux concernés pas les nuisances sonores par principe démocratique je pense qu'interdire les vols entre 00H00 et 6H00 serait une régression qui nuirait gravement à la région dans un contexte économique national qui s'annonce déjà compliqué.
29/06/2021	11:34	respect des couloirs aériens	Bonjour, J'habite à la Chevrolière et les avions ne sont pas censés passer au dessus de chez nous selon la mairie. Nous n'avons donc aucune mesures d'isolation acoustique mais nous avons quand même les avions... Tout cela est très intéressant mais si les compagnies respectaient les couloirs aériens au décollage, cela serait un grand pas en terme de limitation des nuisances.

Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	12:20	Pas d'avion la nuit	J'ai bien lu toute la documentation. Le bruit des avions est devenu insupportable entre 6 h et 7h30 et entre 22 h et 30. Réveils nocturnes et matinaux détestables et dans la journée on s'arrête de parler pendant que l'avion passe. Une interdiction des vols entre 22h et 6 h doit être mise en place et bien sûr un changement des lignes de décollage. Les indemnités ne permettront à personne de dormir la fenêtre ouverte ni de pouvoir écouter les oiseaux dans son jardin. Nous sommes inquiets de la volonté de l'état quant à l'amélioration de la qualité de vie autour de l'aéroport depuis qu'il est revenu sur son affirmation d'écouter les habitants lors du référendum sur le transfert de Nantes Atlantique.
29/06/2021	12:24	DEMENAGEMENT DE L'AEROPORT ACTUEL ET NON MISE EN PLACE DE MESURETTES	Préserver le sommeil des enfants de 0 h à 6 h est-ce suffisant ? non bien sûr ! Il est absurde de développer un aéroport en milieu urbain car il convient de rappeler que celui-ci n'est pas situé dans un village mais que son trafic impacte actuellement 80000 riverains. Il faut d'urgence prévoir son déménagement. Un référendum a été organisé il y a 5 ans pour connaître la volonté de la population. Mais ce référendum n'a pas été respecté, c'est un scandale et une violation de la volonté populaire et de l'état de droit. Maintenant il nous est demandé de nouveau notre avis à partir d'une consultation publique... Le gouvernement a décidé en janvier 2018 de réaménager l'aéroport de Nantes Atlantique et de protéger au mieux la population mais comment : - avec en 2022, une nouvelle autoroute du ciel en pleine ville et à basse altitude. - une prévision de trafic à 15 millions de passagers alors qu'il était à 7 millions en 2019, une augmentation des vols des compagnies low cost qui continuent à s'installer à Nantes et à proposer des voyages à l'étranger à moins de 10 euros ! - des passages d'avion toutes les 2mn en heure de pointe (info DGAC) - plus de 80 000 personnes impactées sur la Métropole - des collèges et des écoles à déplacer (où et avec quels fonds ?) - un périphérique Sud Loire encore plus congestionné (NA, MIN, D2A) - le survol du lac de Grand Lieu à moins de 400 m, 2eme réserve ornithologique de France, cela n'a rien à voir avec les terres humides de Notre Dame des Landes occupées par des zadistes hors la loi - un aéroport tellement contraint de toutes parts qu'il ne pourra pas répondre au développement économique du Grand Ouest. Pour toutes ces raisons, quel que soit le point de vue : humain, écologique ou économique, ce projet insensé ne peut être que rejeté. Envisager un tel aéroport urbain, en sacrifiant autant de populations sous les avions, est proprement irresponsable. Le confinement a permis de voir l'absurdité de tout ce trafic, il faut en tirer des leçons.

Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	15:08	Un couvre-feu nocturne mais compatible avec l'activité économique	Le couvre-feu de minuit à 6h est un bon compromis pour réduire les nuisances sonores auprès des riverains, tout en maintenant une activité aérienne nécessaire pour le développement économique de la région Pays de la Loire. Le couvre-feu ne doit pas être étendu au delà de 6h afin de ne pas pénaliser l'équilibre économique des compagnies aériennes qui ont des avions basés sur l'aéroport de Nantes-Atlantique. Les compagnies aériennes qui ont des avions basés doivent pouvoir atterrir pendant le couvre-feu en cas de retard ou tout autre problème.
29/06/2021	15:09	Un couvre-feu nocturne mais compatible avec l'activité économique	Le couvre-feu de minuit à 6h est un bon compromis pour réduire les nuisances sonores auprès des riverains, tout en maintenant une activité aérienne nécessaire pour le développement économique de la région Pays de la Loire. Le couvre-feu ne doit pas être étendu au delà de 6h afin de ne pas pénaliser l'équilibre économique des compagnies aériennes qui ont des avions basés sur l'aéroport de Nantes-Atlantique. Les compagnies aériennes qui ont des avions basés doivent pouvoir atterrir pendant le couvre-feu en cas de retard ou tout autre problème.

Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	15:21	La contribution du CESER des Pays de la Loire sur le projet d'arrêté de couvre feu	En raison de l'absence de consensus en son sein, le CESER ne s'exprimera pas ici sur le sujet de l'extension éventuelle du couvre-feu. Le CESER considère qu'au vu des conséquences en matière d'emplois et d'activité économique, a fortiori en période de crise post-covid, l'adoption d'un couvre feu limité aux vols programmés basés est un compromis raisonnable. Il permet de répondre à l'attente de garantir au maximum la tranquillité des riverains, tout en sécurisant le retour à leur base des avions en cas d'incidents, et en limitant ainsi les désagréments subis par les passagers. La possibilité de retour sur leur base est une nécessité économique pour les compagnies, elle évite également des trajets à vide en cas de déroutage. Le CESER souligne à ce sujet l'importance de conserver une attractivité pour les compagnies basées à Nantes Atlantique, au vu des conséquences positives de leur présence sur l'emploi sur le site, ainsi que des besoins de dessertes aériennes du territoire. La rédaction du projet d'arrêté reste floue sur les « raisons indépendantes » du transporteur qui pourraient justifier des dérogations au couvre-feu. Le terme « programmé » devra être bien précisé. Le couvre-feu devra concerner l'ensemble des vols y compris les vols non commerciaux. Une évaluation régulière des vols nocturnes résiduels (nombre d'avions, cause...) devra être réalisée. Le CESER considère qu'afin d'éviter les aléas juridiques, l'arrêté doit se limiter à préciser que tous les avions des compagnies basées à Nantes avec des vols dont l'arrivée est programmée en-dehors du couvre-feu puissent revenir à leur base en fin de journée en cas d'incident. Le CESER sera attentif aux mesures qui seront prises pour les salariés dont les emplois pourront être supprimés ou impactés suite au couvre-feu. A moyen terme, le CESER souhaite que l'aéroport soit réservé aux avions les plus performants en matière de bruit.
29/06/2021	15:30	Vols de nuit	Bonjour, je suis contre de l'extension des vols de nuit ! Comment faire voler sans danger, sans bruit, sans pollution un trafic de plus en plus dense et de nuit, sans avoir de graves conséquence sur la population nantaise ! Donc si c'est le cas je n'hésiterai pas à quitter Nantes.
29/06/2021	15:46	Couvre-feu 00h/06h	Le couvre-feu 00h/06h est nécessaire pour un respect des riverains. En cas de retard de vols de compagnies basées, si les vols devaient être déroutés, ce dispositif serait néfaste pour les passagers, les compagnies d'un point de vue financier, environnementale pour traiter le retour des passagers à leur destination prévue. Concernant l'élargissement des créneaux du couvre-feu, ce dispositif aurait pour effet d'accroître la dégradation rendue aux passagers avec ses impacts.

Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	15:48	Aéroport urbain de nantes	<p>Après avoir dédaigné le référendum qui avait donné 55 pour cent de oui pour un nouvel aéroport, vous voulez instaurer un nouveau couloir aérien qui va impacter la vie de dizaines de milliers de Nantais. C'est un projet incense inventé dans la précipitation qui sera pire que ce qu'il y a actuellement .vous savez bien que ,dans les 10 années à venir , l'aéroport actuel sera saturé. _qu'attendez vous pour offrir aux nantais un nouveau projet qui soit intelligent et efficace. Mettez vous à la place de ceux que vous allez sacrifier si cela se passait chez vous ,quelle serait votre réaction? certainement la même que la nôtre par rapport un projet aussi stupide. A bon entendeur , Salut.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	17:43	Voeu du Conseil métropolitain adopté en séance le 29 juin 2021 - «Nantes Atlantique - Nantes Métropole appelle l'Etat au respect des engagements pris et au renforcement du dialogue et de l'écoute de tous les acteurs»	<p>Le 17 janvier 2018, le Gouvernement faisait le choix d'abandonner le transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique vers le site de Notre-Dame-des-Landes, laissant place à une concertation préalable au projet de réaménagement de Nantes-Atlantique. A son issue, l'État a annoncé les modalités de poursuite du projet et pris des engagements annoncés comme exceptionnels, à travers 31 mesures de compensation au regard du contexte singulier de l'aéroport, souligné lors de l'allocution du Premier Ministre le 17 janvier 2018. Dès la décision prise d'abandon du transfert de l'aéroport, Nantes Métropole a engagé un travail de mobilisation de tous les acteurs (économiques, enseignement supérieur, recherche, collectivités, ...) afin de construire collectivement l'avenir de notre territoire, concilier protection des populations, dérèglement climatique, dynamique du territoire et desserte internationale de la Métropole et du Grand Ouest. Suite à cette décision, notre territoire doit désormais imaginer son avenir en intégrant la présence de Nantes-Atlantique. Depuis lors, Nantes Métropole, les communes directement concernées, la Région, le Département, les représentants de riverains comme les acteurs associatifs et économiques de la plateforme aéroportuaire et du territoire, se mobilisent dans un esprit de collaboration et de dialogue, dans la démarche conduite par l'État et visant à co-construire le projet de réaménagement. Force est de constater que l'exigence de transparence et de dialogue, pourtant annoncée par le Gouvernement, qui devrait animer l'ensemble des travaux et réflexions conduits par l'État et notamment la DGAC dans le cadre du projet de réaménagement n'est pas à la hauteur de nos attentes. A ce stade, nous considérons ne pas être réellement associés et entendus par les services de l'État aux travaux conduits en central alors que les habitants et les élus locaux de notre Métropole sont en première ligne sur les conséquences induites par cette décision. Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) qui intègre dans son plan d'action les décrets relatifs à l'établissement du droit de délaissement et la création d'un dispositif d'aide à la revente pour les propriétaires riverains, est mis à la consultation du public jusqu'au 29 juin 2021. Le projet d'arrêté portant restrictions d'exploitation de Nantes-Atlantique est lui en consultation jusqu'au 29 juillet 2021. Nantes Métropole souhaite, à travers ce voeu, exprimer ses avis assortis de demandes auprès de l'État pour la mise en oeuvre de ces engagements. S'agissant du projet de PPBE, il s'agira du premier PPBE dédié l'aéroport de Nantes-Atlantique, qui par ailleurs devrait en bénéficier depuis fin 2016. Le projet n'est pas aussi volontariste que ne pouvait légitimement le souhaiter le territoire quant l'exigence visée de protection des populations riveraines exposées aux nuisances sonores, en termes de santé et d'environnement. Compte-tenu des résultats attendus grâce aux actions mises en oeuvre, Nantes Métropole considère que ces objectifs auraient pu et dû être plus protecteurs. L'État, à travers le plan d'action du PPBE, ne se donne pas les moyens de sa réalisation en comptant</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>notamment sur les taxes aéroportuaires pour financer des actions alors que le produit de ces taxes est dépendant de la reprise du trafic et actuellement non mobilisable. Il apparaît insuffisamment doté par l'État au titre du financement des mesures tant de droit commun que celles promises comme des compensations exemplaires en octobre 2019. Des actions visent directement les obligations du futur concessionnaire, qui de fait, n'entreront potentiellement en vigueur qu'au cours de l'année 2022, et dont une partie des actions repose sur les engagements volontaires des compagnies aériennes. Par ailleurs, le projet de PPBE tel que rédigé n'a pas été dialogué et coconstruit dans son élaboration, pour assurer en toute transparence, l'écoute et l'association des collectivités comme de l'ensemble des parties prenantes. A ces égards, Nantes Métropole juge que le projet de PPBE doit être considéré comme un PPBE de transition pour aussi tenir compte du contexte issu de la crise sanitaire, des conclusions attendues fin 2021 des études d'approche des trajectoires et du renouvellement de la concession aéroportuaire qui comporte intrinsèquement aujourd'hui de multiples inconnues. C'est pourquoi, Nantes Métropole souhaite que la DGAC intègre dans la version finale qui sera arrêtée par le Préfet, une clause de revoyure à mi-parcours qui permettra d'apprécier la pertinence du plan d'action au regard de la réalité du trafic et l'adapter à son évolution (cartes stratégiques de bruit). Il appartiendra également à l'État d'engager une étude d'impact environnemental de l'activité aéroportuaire sur la base de 2019 et des actions de réduction des nuisances figurant au PPBE (notamment sur les conséquences liées au bruit et à la pollution pour les riverains), courant 2022, en association avec l'ensemble des parties prenantes, dans un esprit de co-construction. Enfin, Nantes Métropole souhaite que le prochain PPBE prenne en compte un plan de limitation du bruit au sol. {{Pour toutes ces raisons, Nantes Métropole souhaite donc réaffirmer dans le cadre de la mise à disposition du public son avis défavorable sur le projet de PPBE tel que proposé par l'État.}} S'agissant du projet d'arrêté de restrictions d'exploitation de Nantes-Atlantique, il prévoit en plus du renforcement des restrictions déjà en vigueur, la mise en place d'un « couvre-feu » en programmation entre minuit et six heures, tel que les 24 maires de la Métropole l'avaient eux-mêmes proposé en février 2019. Le projet d'arrêté traduit ainsi des mesures attendues du territoire, répondant aux enjeux environnementaux et de santé, mesures consécutives d'un consensus politique et économique. Ce nouvel arrêté constitue une étape importante dont bénéficieront les riverains, et fera ainsi de Nantes-Atlantique l'un des aéroports les plus protecteurs à l'aune de ces nouvelles restrictions d'exploitation sous réserve d'un contrôle strict des mouvements et de limitation des dérogations éventuelles. {{Nantes Métropole souhaite donc réaffirmer dans le cadre de la mise à disposition du public son avis favorable sur le projet d'arrêté tel qu'il est rédigé.}} A l'avenir, du fait des nuisances engendrées pour les riverains par la</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>localisation en milieu urbain de la plateforme, une réflexion sur des nouvelles restrictions horaires entre 22h-minuit et 6h-7h pourrait être engagée par l'État en y associant les collectivités et les acteurs économiques, au premier rang desquels les compagnies aériennes, notamment celles basées à Nantes-Atlantique compte tenu des enjeux d'emploi, de desserte et de dynamique du territoire, en les incitant à accélérer le renouvellement de leur flotte pour des avions moins bruyants. Enfin, s'agissant des décrets relatifs à l'établissement du droit de délaissement et la création d'un dispositif d'aide à la revente, ces deux dispositifs s'inscrivent bien évidemment comme une réponse positive au maintien de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Pour autant, Nantes Métropole et les communes directement concernées, la Région, le Département, les associations de riverains ont répété, à plusieurs reprises, leur souhait de construire ce droit en concertation, dans un souci d'équité de traitement des riverains exposés aux nuisances sonores. Dans cet esprit de dialogue et co-construction proné par l'État, les élus et associations concernés ont formulé des demandes d'amendements sur les conditions d'application de ces décrets, en premier lieu la durée de leur mise en oeuvre, leur périmètre, et les critères d'éligibilité jugés trop restrictifs, considérant notamment à juste titre que le droit de délaissement devait pouvoir s'exercer au bénéfice de tous les propriétaires situés dans la zone de bruit fort. Force est de constater que ces demandes n'ont pas été intégrées avant la parution des décrets. Par conséquent, en soutien des communes concernées, Nantes Métropole demande des adaptations nécessaires à l'application de ces deux dispositifs au titre des engagements exceptionnels de l'État, supposant de fait une approche « sur mesure » du territoire et ses habitants. {{Pour ce faire, Nantes Métropole a formulé une demande de procédure de médiation, à travers une requête collective en recours gracieux. La médiation reste un processus libre.}} Nous en appelons l'État à en accepter le principe. L'importance pour notre territoire de disposer d'un aéroport moderne et durable, répondant à la fois aux enjeux climatiques, aux enjeux de protection des riverains, et aux enjeux économiques du territoire, conduit Nantes Métropole à émettre des avis assortis de réserves et de propositions. Il appartient à l'État de prendre en compte toute la mesure de celles-ci afin qu'elles puissent trouver place dans le cadre d'une gouvernance plus transparente partagée, et respectueuse du territoire.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	18:29	Riverain en colère	En tant que riverain, je conteste et refuse le plan de réaménagement de l'aéroport qui ne tient pas compte de la protection de la population, surtout d'un point de vue santé, pollution, bruit. Mesures à prendre sans délai : -Réduire les vols de nuit, -Fermeture nocturne aéroport de 22H30 à 6H30 (8H pour le sommeil de tous) -Interdire les vols intérieurs, si service SNCF existant. -Survol des zones habitées à proscrire, - Interdire toute extension du trafic, maintien au niveau du confinement

Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	20:38	refus du projet NANTES ATLANTIQUE EN NUIT	<p>Par la présente participation je fais mienne l'écrit rédigé par mon mari et qu'il a transmis sur le site internet du Ministère de la Transition écologique. L'Etat Français a organisé un référendum il y a quelques 5 ans pour connaître la volonté de la population de Loire-Atlantique sur la nécessité ou non de déplacer l'aéroport urbain de Nantes sur le Site de NDDL. Le résultat du référendum a démontré la volonté de la population à ce que l'Etat mène à bien ce transfert de l'aéroport actuellement enclavé dans l'aire urbaine de NANTES METROPOLE. Il est désastreux que l'Etat Français le 17 janvier 2018 (c'est-à-dire le gouvernement de M. MACRON et M. Edouard Philippe) se soit assis sur le résultat du Référendum que l'Etat avait initié. C'est un scandale et une violation de la volonté populaire et l'état de droit. Nous nous savons trahis, trompés, et voyons sous nos yeux que le mépris continue de plus belle : Le même État, après s'être ainsi déjugé, veut maintenant nous condamner à supporter de subir le vacarme des passages des avions, à détruire cet axe de calme, de nature, qu'est l'environnement de l'Erdre, à survoler le centre-ville de Nantes. Nantes et les Nantais ont besoin des ces îlots de calme, de verdure, de faune et de flore pour pouvoir se ressourcer. Les secteurs d'espaces verts protégés sont en grand péril et avec eux l'équilibre des Nantais. Les Nantais sont en droit d'exiger une ville, un centre-ville et une périphérie VIABLE et SECURE : HUMAINEMENT HABITABLE. L'Etat n'est pas à un paradoxe prêt en chargeant le « MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE et du DEVELOPPEMENT DURABLE de nous faire avaler la pilule en abritant cette soit-disante CONSULTATION PUBLIQUE qui se déroule sans que la population se soit alertée de la gravité du sujet. Le bruit des avions, du point de vue de l'OMS est une atteinte grave à la santé des populations, et c'est l'État français, par principe protecteur de ses citoyens, qui met en oeuvre une politique qui les condamne à la dégradation de leur santé; Il est utile de rappeler les derniers mots-mêmes du premier ministre du 17 janvier 2018 qui motivait la décision de l'Etat de l'abandon de NDDL et de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique; « ET DE PROTEGER AU MIEUX LES POPULATIONS ». Nous ne pouvons que constater que ce n'est pas le chemin qui est présenté dans ce projet. J'habite avec ma famille dans le quartier de l'Eraudière que nous avons choisi il y a 8 ans pour son calme, pour cette coulée verte qu'est la vallée de l'Erdre, pour ses promenades, pour son Parc Floral de la Roseraie; Découvrir aujourd'hui le projet monstrueux que l'Etat veut faire passer en douce, ni vu ni connu, nous révoltent tous. Il est grand temps que ceux qui prétendent nous représenter prennent la mesure des responsabilités qui sont les leurs et agissent pour le bien commun et ait souci de la vraie qualité de vie. Il est temps que l'écologie ne soit plus une belle étiquette mais qu'elle soit faite pour l'humain et pour le respect de la création. J'ai lu avec attention les analyses et informations fournies par les personnes de l'Association COCETA.ORG. Merci à ceux qui font part de leurs réflexions pour nourrir le rejet de ce projet.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>JE REJETTE, à titre personnel et pour les membres de ma famille, CE PROJET DE PPBE et le projet de NOUVEAU COULOIR AERIEN. Il est urgent que L'Etat, les autorités des régions Pays de Loire et sans doute Bretagne mettent en oeuvre une nouvelle dynamique pour que l'aéroport urbain de Nantes soit très rapidement remplacé.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	20:44		Il faut que tous les avions au départ de Nantes reviennent à Nantes.. quel intérêt sinon d'avoir un aéroport dans le grand ouest

Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	21:53	Projet aéroport Nantes Atlantique	<p>Madame, Monsieur, Je m'excuse d'avance pour les erreurs dans ce message, je ne suis malheureusement pas expert en aéronautique et je m'appuie sur vos dossiers présents sur internet. J'annonce mes conflits d'intérêts dans ma réponse, je suis jeune papa, médecin et j'habite depuis quelques temps sous la ligne Nantaise d'atterrissage (QFU 21°). En essayant de faire un résumé de ce que je comprends et de ce qui est annoncé : c'est le bordel depuis l'abandon du transfert. Pour votre défense, vous l'aviez annoncé. On ne reviendra pas sur cet énorme échec dont nous sommes tous responsables. Ce que vous nous proposez pour les trajectoires : Pour le sud Loire cela ne change presque rien. C'est la partie condamnée de la métropole Nantaise. Tellement de personnes survolées. Tellement d'espace perdue. Je ne peux pas vous parler de mon ressenti sur la gêne occasionnée (n'y vivant pas) mais en discutant elle semble très importante ; la plus importante de la métropole. Pour le Nord Loire : 2 trajectoires. Celle actuelle avec un altimètre barométrique et une élévation de 40 mètres. Utilisation par beau temps ; La raison de continuer cette trajectoire ? Dispatcher les atterrissages et puis « de toutes façons les habitants sont habitués » ; Habitués à quoi ? Habitués à faire des micro réveils nocturnes sur les atterrissages nocturnes ? Habitués dans les jardins/balcons à s'arrêter de discuter pendant les passages d'avions ? Habitués à voir nos enfants se boucher les oreillettes au passage des avions à la crèche de la Manu ou au jardin des plantes ? Habitués à s'asseoir sur le sur-risque d'AVC, d'HTA, d'infarctus du myocarde et de troubles de la concentration ? Malheureusement pour ce projet grotesque, la pandémie de COVID est passée par là. Quel plaisir de redécouvrir le silence. Depuis 2017/2018 le bruit était devenu difficilement supportable avec l'explosion du trafic. Vous n'aurez pas de nombreux témoignages dans cette consultation publique (mise sous silence soit dit en passant), mais tout le quartier de la manufacture/jardin des plantes/ Saint Donation / Dalby voit VRAIMENT une ENORME différence depuis la chute du trafic et nous avons peur de la reprise du trafic. Toute cette population est désabusée par le fait que le vote sur NDDL ne fut pas respecté. Nous avons massivement voté pour cette délocalisation, car nous connaissons les conséquences d'un aéroport urbain. Par ailleurs, vous oubliez dans vos prévisions 2 populations survolées sur cette trajectoire déviée : le futur CHU de Nantes et la création d'une zone d'habitation dans la caserne Mellinet. J'en profite pour vous faire remarquer que vos vidéos présentatrices sont fausses sur la trajectoire déviée; La trajectoire actuelle survole bien le futur CHU. Après si on vient à la dévier d'un ou deux degrés cela change tout mais dans ce cas c'est de nouvelle population survolée et un mensonge dans vos présentations. J'en profite aussi pour vous faire remarquer que faire survoler un hôpital de jour comme de nuit à 250 mètres d'altitude c'est une énorme absurdité. Les patients ont besoin de calme en intérieur mais aussi en extérieur. Je vous invite à venir sur le futur site du CHU de Nantes et de vous rendre compte. De plus, la trajectoire actuelle ne</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>présentera qu'une sécurité barométrique. Je ne suis pas du milieu aéronautique , mais en discutant avec des amis du domaine il me semble que ce type de guidage (non satellitaire et sans guidage latérale) soit obsolète dans un avenir proche. Donc d'un côté nous avons une trajectoire qui gêne une grande partie de Nantes, qui va survoler le futur CHU de Nantes et qui sera bientôt obsolète sur le point de vue sécuritaire. De l'autre, nous avons une trajectoire sécurisée. Qui vient achever cet énorme échec : nuire à une nouvelle population nantaise. Je ne souhaite à personne d'être survolé par des avions à basse altitude de jour comme de nuit. Pour le couvre-feu : Toutes les études médicales reprennent comme facteur de risque d'AVC, HTA, d'infarctus du myocarde; le bruit des avions LA NUIT ! Je ne vois pas comment vous pouvez laisser un aéroport urbain avec des atterrissages nocturnes. Le couvre feu annoncé est une mascarade pour les Nantais. C'est un vrai pas positif pour le SUD Loire, cependant en laissant les atterrissages des compagnies basées à l'aéroport Nantes Atlantique vous ne changez rien pour Nantes ! Je vous invite à venir chez nous ou simplement dans le quartier pour vous rendre compte du bruit nocturne d'une avion à 400 mètres d'altitude. Ne pourrissez pas nos nuits, ni celles de nos enfants. J'en profite pour vous rappeler les nombreuses études médicales sur le sujet, j'ai été sincèrement étonné des résultats. Je suis probablement sensible au bruit, mais les études sont unanimes : nous subissons tous les nuisances sonores (sensible ou non). Ceux sont les micros réveils qui sont les responsables de l'augmentation des événements cardio-vasculaires. En bref, il faut vraiment se focaliser sur les nuisances nocturnes ! Il m'est difficile de parler de la pollution produite par les avions, je suis Cardiologue et plutôt sensibilisé au risque cardio vasculaire du bruit. Cependant en faisant un tour du quartier nous avons tous remarqué sur nos toitures ou terrasses des dépôts noirâtres et gluants en grande quantité (du kérosène ?) et non présents sur nos anciens appartements non survolés. Au total : ce projet est une aberration. Je ne peux comprendre que vous puissiez être sourd à la qualité de vie et aux conséquences sanitaires sur 100 000 habitants. Je ne suis pas expert, mais je me m'interroge sur la possibilité d'un projet humain ? N'est-il pas possible de signer une concession de 10/15 ans avec (probablement) VINCI ? Vous ne pouvez condamner aux nuisances d'un aéroport urbain pour la ville la plus dynamique de France et ça pour 50 ans. Le transfert me semble la seule solution à long terme. En particulier pour le Sud Loire. Il faudra du temps pour en arriver là, mais pas 50 ans de nuisance ! Entre temps, n'est-il pas possible d'avoir une trajectoire courbe pour l'atterrissage en QFU 21, vous en parlez dans votre présentation. Les compagnies sont en train de renouveler leurs avions avec la crise actuelle. Une approche satellitaire de nouvelle génération permettrait une forte diminution de la gêne sonore ? Sinon n'est-il pas possible de relever les inclinaisons des atterrissages sur les 2 trajectoires QFU 21, comme sur l'aéroport Londonien ? N'est-il pas</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>possible d'avoir un vrai couvre-feu sans avions et à des horaires adéquats (23/7H) ? Vous me répondez : l'argent Monsieur. L'argent guide notre choix. Nous ne pouvons priver les compagnies et la région de cette magne financière; Je vous répondrai que je suis à l'hôpital public depuis 10 ans. Que nous nous battons pour que l'argent ne puisse pas entacher la vie des patients. Vous avez l'occasion d'améliorer la vie de 100 000 personnes, cela n'est pas donné à tout le monde et cela implique une grande responsabilité. J'espère que vous saurez vous souvenir que nous parlons d'humains et non de simple chiffre en parlant des populations survolées. Je reste à votre disposition pour une éventuelle réponse ou simplement pour discuter. Veuillez agréer, Madame, Monsieur, à mes respectueuses salutations.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	22:15	Extension de 23h à 7h	Bonjour, L'OMS préconise un temps de sommeil de 8h par nuit. Comment avec un couvre feu de 0H à 6h cela répond-t-il aux besoins ? Un couvre feu de 23h à 7h du matin serait vraiment une avancée pour la protection des riverains de Nantes Atlantique. L'état doit assumer le choix de l'abandon du transfert à NDDL. Le déplacement des riverains lui n'est pas possible; Cordialement
29/06/2021	22:25	Horaires élargis	Bonjour, il faudrait une interdiction des avions les plus bruyants entre 22H et 07h du matin, et un couvre feu entre 23h et 06H00. Merci
29/06/2021	23:36	Couvre feu / nuisance sonore	Bonjour, Les nuisances sonores liés aux avions passant par la trajectoire QFU21 sont majeurs. En effet, c'est inacceptable que les avions passent aussi bas et survolent cette zone très fréquentée par les enfants et famille. La proximité et le risque lié à l'atterrissage à vue des avions paraît inconcevable pour une grande ville comme Nantes. Un pilotage avec ILS semble être primordial pour la sécurité de tous. Le couvre feu est une excellente idée pour limiter la gêne occasionnée. Un couvre feu interdisant l'ensemble des avions (sans exception !) est indispensable pour pallier à ces nuisances. Le respect de cet engagement devrait être un point crucial du débat. Merci pour ce débat public permettant à chacun d'y apposer ses idées.
30/06/2021	08:50	Pour une solution raisonnable !	J'ai fait une majorité de ma carrière professionnelle dans le Tourisme et je connais la passion de ses employés, comme l'attrait des clients à utiliser l'avion pour ses déplacements. Alors que l'aéroport de Nantes-Atlantique est maintenu à Bouguenais, il faut trouver des solutions raisonnables pour la qualité de vie des riverains. Un couvre-feu de 00h à 6h du matin, avec autorisation d'atterrir exceptionnellement en cas de retard non-imputable à la compagnie aérienne est une solution intelligente et à effet direct. Des centaines d'emplois sont en jeu, ainsi que le maintien du dynamisme de notre région des Pays de la Loire.
30/06/2021	09:49	Trouvons un équilibre entre les activités économiques de l'aéroport et les riverains	Nous pouvons comprendre les nuisances engendrées par un aéroport à proximité de chez soi; c'est la raison pour laquelle le couvre-feu minuit-6h est une avancée notable pour les conditions de vie des riverains et espérons que cela soit étendu à d'autres aéroports. néanmoins, il est impératif d'accorder une exception pour les retards dus aux conditions météo ou imprévisibles par la compagnie et de ne pas l'étendre plus. A défaut, les clients seraient acheminés vers Roissy ou Bordeaux, avec toutes les conséquences logistiques engendrées. Les vols du matin et du soir sont connectés aux grands hubs européens comme Paris, Amsterdam, Francfort, ne perdons pas cet atout au risque de voir les compagnies fermer des lignes. cela aurait des conséquences extrêmement néfastes pour les emplois directs et induits de la région de Nantes Atlantique. merci de prendre en considération ces observations.

Date	Heure	Titre	Texte
30/06/2021	10:34	PROTEGER L AEROPORT DE NANTES	TROP C EST TROP IL SERAIT TEMPS D' ACCOMPAGNER I AEROPORT A SE REMETTRE DE CETTE PERIODE DE CRISE COVID. L'APPLICATION DES MESURES DE L'UE A L'HEURE ACTUELLE EST PROPREMENT ANTI ECONOMIQUE. IL FAUDRAIT TOUT AUTANT S OCCUPER DES NUISANCES SONORES DES EOLIENNES QUE SUBIT NOTRE POPULATION JOUR ET NUIT (PAR GROS VENT)
30/06/2021	11:52	Non au couvre feu renforcé	Moi qui vends beaucoup de billets à des entreprises, si on étend le couvre-feu à 07H ou avant minuit, mes clients habitués à prendre le 1er vol du matin et le dernier du soir pour optimiser leur journée de travail ne pourront plus le faire avec pour conséquence une baisse significative de mon chiffre d'affaires.
30/06/2021	16:15	Refus des nuisances sonores et environnementales liées au survol du centre ville de Nantes	Habitant Nantes depuis 20 ans, je refuse les nuisances sonores et la pollution qui seront engendrées par le survol à basse altitude du centre ville de Nantes particulièrement la nuit. Si vous persistez dans ce projet, je déménagerai.
30/06/2021	17:28	Sauvons l'aéroport de Nantes	Un couvre-feu trop étendu aurait des conséquences dramatiques pour l'aéroport de Nantes et toute l'activité économique du Grand Ouest.
30/06/2021	17:45	un couvre feu strict et trop long : mort de l'écologie et de l'économie	je ne comprends pas le comportement qui , il faut que l'on puisse atterrir après minuit en cas de retard. Un retard qui dépasse minuit n'arrive pas très souvent. Pour les vols retours prévus en fin de journée, le couvre-feu ne doit pas faire risquer de rentrer chez soi le lendemain en étant dérouté sur Bordeaux ou Roissy. c'est une bêtise humaine au détriment de toute forme de bon sens. Alors que nous prônons l'écologie, on va sans aucune raison faire le contraire. calculez l'impact carbone. il faut absolument autoriser en cas de retards, dus aux grèves, pannes, contrôleurs.. ,un atterrissage à Nantes au delà du couvre feu ,aussi exceptionnel qu'il soit. l'économie, l'écologie seront les grands gagnants.
30/06/2021	17:58	TROP C EST TROP	alors même que l'aéroport de ND des Landes a été stoppé, on veut étouffer l'économie régionale en remettant une couche sur un projet de couvre feu déjà bien pénalisant. les riverains ont obtenu ce qu'il est raisonnable. Aller plus loin et vouloir interdire aux avions en retard entre Minuit et 6 heures est une prise d'otage incroyable dont les conséquences sont loin de défendre l'écologie. même si nous avons que l'avion n'a pas l'impact carbone le plus important sur notre AIR, dérouter un avions vers Bordeaux ou Nantes double l'impact Carbone, l'augment avec une mise à disposition d'autocars, de voitures de locations... pour rentrer à Nantes. les retards engendrés sont aussi économiques, absences au travail le lendemain, risques d'accidents plus importants... soyons raisonnables, pas de couvre feu avant minuit et autorisez les atterrissages retardés dans la Zone de couvre feu après minuit.

Date	Heure	Titre	Texte
30/06/2021	19:12	Couvre-feu à Nantes-Atlantique	Cet aéroport du Grand Ouest de la France permet à des millions de voyageurs de partir en vacances, voyages d'affaires et autres déplacements à la journée ou sur plusieurs jours. Il est une vitrine du Grand Ouest pour le Tourisme et un axe de développement économique indéniable pour cette région. Un couvre-feu trop important n'apportera que des difficultés à tous les habitants, voyageurs ou non, de Nantes et du Grand Ouest.
01/07/2021	10:20	Un couvre-feu avec possibilité de dérogations	La mise en place d'un couvre-feu dans un aéroport entre minuit et 6h permet un bon équilibre entre moins de nuisances sonores nocturnes et le maintien d'une activité aérienne pertinente. Il est en revanche nécessaire que les avions basés puissent rejoindre l'aéroport pendant le couvre-feu quel que soit le motif du retard. Un retard imputé à la compagnie en fin de journée a souvent une cause qui n'est pas imputable à la compagnie à l'origine. Un déroutement conduit à un impact très négatif pour les voyageurs avec une arrivée très tardive par rapport à celle prévue et un impact environnemental catastrophique avec le transport en bus des voyageurs et retour à vide et le doublement des vols également car l'avion finira par rentrer à sa base : trop de consommation de carbone inutile. Les voyageurs, les compagnies et l'aéroport ne peuvent pas tous être pénalisés par ce manque de souplesse au couvre-feu.
01/07/2021	11:00	EVITONS DE CONSOMMER PLUS DE CARBONE QUE NECESSAIRE	Si le couvre-feu imposait le déroutement des vols retardés vers un autre aéroport que le nôtre, cela irait contre les efforts importants de l'industrie aéronautique pour réduire son empreinte carbone. Déroutement + retour des passagers en car à notre aéroport + retour du car à vide vers l'aéroport de déroutement + retour de l'avion à vide vers notre aéroport le lendemain = beaucoup trop de consommation carbone inutile ! Le couvre-feu ne peut se faire sans un bon sens écologique.
01/07/2021	11:03	Attention de ne pas aller trop loin!	Ce couvre-feu minuit/6H est une avancée, c'est un bon équilibre trouvé entre une moindre nuisance sonore pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations. En revanche, il faut que l'on puisse atterrir après minuit en cas de retard. Un retard qui dépasse minuit n'arrive pas très souvent. Pour les vols retours prévus en fin de journée, le couvre-feu ne doit pas faire risquer de rentrer chez soi à 6 heures du matin en passant par un aéroport de déroutement.

Date	Heure	Titre	Texte
01/07/2021	11:56	Données complémentaires et Extension de l'amplitude horaire de restriction des vols de nuit	<p>Bonjour. Les remarques suivantes nous paraissent devoir être prises en compte avant la finalisation d'un arrêté : 1. 80 000 à 100 000 personnes seraient touchées par les nuisances sonores induites par l'aéroport. Pourquoi aucune étude d'impacts sur la santé n'a-t-elle été commanditée, tenant compte du nombre de mouvements d'aéronefs, de leur fréquence et de la durée journalière d'exposition au bruit ? Une telle étude permettrait de quantifier, d'une part, les coûts externes liés à la nuisance (in fine supportés par la collectivité) et, d'autre part, l'impact des mouvements après 22h et avant 6h du matin, en particulier sur les enfants. Se prononcer sans cette information est extrêmement hasardeux. 2. Les chiffres donnés (notamment en termes de mouvements) concernant les prévisions de trafic (cf. réf. [1]) au-delà de 2022 ne font état que des vols dits « commerciaux » et passent sous silence les vols liés au fret, à l'aviation d'affaires, au trafic dit « non-commercial » (entre autres, hélicoptère du CHU, aéroclub, etc.). Ne peut-on avoir une distinction claire, entre ces différentes catégories, dans les prévisions sur les mouvements d'aéronefs, de même que les évolutions prévues pour chacune de ces 3 ou 4 classes de mouvements, du type de ce qui est présenté sur Wikipédia (cf. [2]). Cette clarification sur les chiffres ([3]) devrait permettre de faciliter les échanges et de limiter quelque peu les débats liés à la question des mouvements actuels et futurs sur Nantes-Atlantique. Ce besoin est criant pour le fret de nuit. 3. BruitParif (cf. [4]) indique que des effets extra-auditifs du bruit apparaissent pour des niveaux supérieurs à 40 dB(A) la nuit et à 50-55 db(A) en journée. Il paraîtrait en conséquence normal que ces niveaux ne soient pas dépassés pour les riverains de l'aéroport. Dans le cas contraire, il s'agirait d'un préjudice subi par ces derniers qu'il conviendrait de quantifier (en lien avec mon point 1 précédent). En particulier pour les vols de nuit où l'impact est le plus grand. A la vue de ces constats, Il est essentiel que l'amplitude horaire de la restriction soit étendue, a minima, à la période de sommeil des enfants, soit : 21h30 - 6h30 et que les dérogations soient dûment limitées et les manquements au règlement fortement sanctionnés. 4. Il est souvent fait état par la DGAC d'une diminution importante des nuisances sonores des aéronefs dans les 15 prochaines années, notamment lors des phases d'atterrissage et de décollage. Or, il semble que les plus gros progrès en la matière aient été réalisés dans les années 2000 et qu'il sera désormais beaucoup plus difficile de faire baisser encore le bruit engendré par les aéronefs (cf. réf. [5] : le programme national de recherche IROQUA : Initiative de Recherche pour l'Optimisation acoustiQUe Aéronautique). Un rapport devrait être demandé à un groupe d'experts afin de quantifier les gains potentiels réellement envisageables ces prochaines années. En effet, un objectif espéré est une chose, sa concrétisation en termes de réalisations industrielles en est une autre (cf. ref.[6]) ! Références : [1] Etude complémentaire sur les hypothèses de trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique » - rapport final -18/07/2019 [2] Union des Aéroports Français</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>(www.aeroport.fr) [3] Il est surprenant que les données de la DGAC-MTES (cf. « Projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique à l'horizon 2040 /concertation préalable avec garants » page 3) diffèrent de celles de l'union des aéroports français : cf. référence [2]) [4] voir : www.bruitparif.fr [5] cf : Aéronautique : les acteurs du secteur renouvellent leur partenariat pour réduire le bruit des aéronefs (actu-environnement.com) [6] cf. Avion : la quête du moteur idéal CNRS Le journal et https://www.onera.fr/fr/pepites/objectif-2050-65-de-reduction-du-bruit-percu-des-avions-en-vol</p>

Date	Heure	Titre	Texte
01/07/2021	11:57	Stop !	Si les compagnies sont trop bridées à Nantes avec un couvre-feu élargi avant minuit et après 06H, elles quitteront l'aéroport et les clients feront comme avant le fort développement des lignes des dernières années à Nantes Atlantique : ils prendront leur voiture pour aller à Orly ou Roissy chercher leur avion, ce qui augmentera un peu plus leur empreinte carbone.
01/07/2021	12:00	Métiers du Tourisme	Bonjour Le monde du tourisme est déjà énormément impacté par la crise sanitaire Ces restrictions au niveau de cet aéroport par la dessus je ne pense pas que le monde du tourisme arrivera à se relever pour la région Ouest car il s'agit de notre aéroport principal de départ.
01/07/2021	15:59	Parlons développement durable et non seulement environnement	Bonjour, Je pense qu'il ne faut pas oublier que le développement durable comporte 3 axes dont l'économie et le social et non seulement l'environnement. Que l'on mette en place un couvre feu pour limiter les nuisances sonores la nuit certes, mais il faut tenir compte des développements de l'aéroport et des emplois liés ainsi que des impératifs compagnies qui vont souvent dans le sens de la qualité de service: - accepter une dérogation pour les avions basés (les passagers souhaitent rentrer à l'aéroport prévu, les avions sont nettoyés et préparés pour le lendemain matin, etc) - limiter le couvre feu à 0h- 6h afin d'offrir aux passagers une connectivité efficace. Bien cordialement,
01/07/2021	19:21	NON à l'élargissement du couvre feu à l'aéroport de Nantes Atlantique	Si les compagnies n'y trouvent plus leur compte, elles vont fermer des lignes! Les passagers n'auront plus de vol direct, le temps de voyage sera plus long pour se rendre à destination et l'empreinte carbone sera plus mauvaise! Il ne faut pas que les horaires du couvre feu soient trop contraignants pour les compagnies aériennes!
02/07/2021	11:31	Préservons la qualité de services pour nos passagers !	Ce couvre-feu minuit/6H est une avancée, c'est un bon équilibre trouvé entre une moindre nuisance sonore pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations. En revanche, il faut que l'on puisse atterrir après minuit en cas de retard. Un retard qui dépasse minuit n'arrive pas très souvent. Pour les vols retours prévus en fin de journée, le couvre-feu ne doit pas faire risquer de rentrer chez soi à 6 heures du matin en passant par un aéroport de déroutement.

Date	Heure	Titre	Texte
02/07/2021	12:02	TROP DE NUISANCE SONORE AEROPORT NANTES	Bonjour, habitante de Trentemoult, je suis inquiète par rapport à certains passages d'avion très bruyant et faisant vibrer les maisons. Et très inquiète car la nouvelle voie d'atterrissage va encore plus survoler Trentemoult les avions sont de plus en plus bas en fonction de la météo ! le sommeil est altéré, car il y a des passages de plus en plus tôt et de plus en plus tard. Avant 6H00 du matin après OOH. Il faudrait interdire les survols, la marge d'arrêter à 22H00 et reprendre à 7H00 serait bien. Il faut limiter le trafic, nous avons pu constater (avant confinement COVID) une augmentation très intense et rapide, beaucoup plus de passages d'avion toutes les 3 minutes, et donc une altération perceptible sur le quotidien de vie : sommeil, nervosité, niveaux de bruits trop élevé et trop constant. Pourquoi ne pas relancé le projet d'une piste autrement axée, cela éviterait les nuisances et les risques sur beaucoup d'habitants de Nantes et Trentemoult. Etant donné que l'avenir porte sur une augmentation de trafic.
02/07/2021	12:12	NON AUX NUISANCES	habitant rezé Atout Sud Trentemoult, j'ai déjà constaté avant confinement, l'intensité nouvelle du trafic aérien, et les nuisances effectives : sommeil altéré par passage trop tôt, nervosité dû aux bruit incessant, un avion toutes les 3 minutes parfois déjà. Il faut supprimer la planification des vols de minuit à 6h, oui mais il faut aussi supprimer les atterrissages autorisés la nuit pour les Cies basées à Nantes (Easyjet, Transavia). Car ce sont celles-ci qui volent le plus, donc c'est continuer les nuisances ! Il faudrait même interdire les vols de 22H00 à 7H00 du matin, cela soulagerait déjà beaucoup. Quand on voit ce qui se propage à l'avenir, une autoroute aérienne au dessus ed nos têtes, les avions passent si bas parfois, cela fait peur, et nous sommes nombreux à penser partir avec nos familles et enfants, d'une zone dangereuse et 'irritante nerveusement' pour aller sur d'autres région. La nouvelle ligne, et le trafic prévu va impacter trop de gens, la métropole y perdra d'autres choses, au bout du compte. Il faut revenir sur le projet d'axer la piste autrement, si la métropole souhaite le développement de l'aéroport.
02/07/2021	18:11		Comprenant les riverains quant à la pollution sonore (habitant moi même en centre ville de Nantes et acceptant assez mal le bruit des mobylettes), je pense que peu ont acheté avant la construction de l'aéroport et donc à un prix particulièrement attractif. je considère donc que leur demande n'est pas audible sachant qu'à l'inverse les personnes prenant l'avion régulièrement, comme moi, afin de monter sur Paris en transit sur des vols lointains seront impactés par des horaires de fonctionnement réduits. Nous ne pouvons faire supporter au plus grand nombre un opportunisme certain de quelques uns qui pensent pouvoir changer leur présent tout en ayant eu conscience de leur choix passé et cela par la montée d'une écoute politique trop permanente. Cordialement

Date	Heure	Titre	Texte
03/07/2021	12:18	Mascarade	<p>Cette consultation publique n'est qu'une mascarade. J'habite st aignan de grand lieu; nous avons suivi toutes les étapes du processus concernant cet aéroport qui ne devait pas rester là où il se trouve en raison de son développement . Nous nous sommes exprimés à plusieurs reprises, notamment par le biais d'élections, pour refuser cette situation ; malgré des résultats de vote positifs, l'aéroport reste ET doit s'étendre. Les citoyens de l'agglomération nantaise concerné par cet aéroport se sont déjà exprimés contre cet aéroport; les politiques passent outre et osent ensuite, une fois que leur projet - réalisé sans aucune concertation avec les acteurs concernés - doit être validé, soumettre à concertation publique un projet dont nous ne voulons pas, n'avons jamais voulu et ne voudrons jamais.</p>
04/07/2021	14:56	COUVRE FEU	<p>CONTRE LES 2 PROPOSITIONS - REDUCTION DES AERONEFS PLUS BRUYANTS CONTRE CE COUVRE FEU ET CONTRE CE PROJET DE LIMITER LES HORAIRES</p>

Date	Heure	Titre	Texte
04/07/2021	19:58	Une vraie alternative et non pas des solutions de substitution !	<p>En 2022, l'État va mettre en place un nouveau couloir aérien au-dessus du centre-ville de Nantes, conséquence de l'abandon du transfert de Notre-Dame-des-Landes (malgré le résultat d'un référendum) et de la fin du survol dérogatoire du centre de Nantes. Et on nous consulte pour 2 sujets qui sont censés nous proposer une solution : un PPBE et des restrictions d'exploitation avec la mise en place d'un couvre-feu. A noter que le résumé non technique de l'étude d'impact des relative aux restrictions d'exploitation présente 2 scénarios : l'interdiction stricte des vols entre 0h et 6h ou l'interdiction des vols programmés entre 0h et 6h; notons la subtilité. Le scénario le moins contraignant a été retenu avec une simple interdiction des vols programmés sur une justification de coût/efficacité sur une base des vols effectués à l'horizon 2022. Mais quand sera-t-il d'ici 5/10 ou 20 ans ? Le doublement du trafic prévu sur ce nouvel axe d'ici 2040, l'étude d'impact est-elle bien représentative ? De mon point de vue, l'étude d'impact est trop limitée dans le temps et ne permet pas de mesurer le réel impact des mesures proposées aux vues des futures orientations de l'aéroport. A noter également que l'un ou l'autre de ces scénarios ne répondra malheureusement pas à la demande des riverains qui est de proposer une réelle solution à cette nouvelle autoroute du ciel en pleine ville et à basse altitude. En 2017, Nantes se trouvait dans le top 3 des villes où il fait bon vivre. A Peine 4 ans après, elle subit l'impact de l'insécurité et perd 20 points. Qu'en sera-t-il avec ces nouvelles décisions pour aéroport ? Un petit tour d'horizon de quelques impacts identifiés (liste non exhaustive) : - impact sur la sécurité : même avec un système de téléguidage, le risque 0 n'existe pas et cela pourra être un frein au développement du centre-ville, - impact sur la santé : impact sur le sommeil et la concentration et notamment ceux de nos enfants (nuisances lumineuses et nuisances sonores), risque accru de développer de maladies pulmonaires avec l'augmentation des particules fines relarguées au décollage et à l'atterrissage à basse altitude (pollution de la qualité de l'air), - impact sur la biodiversité : en période CODIV, nous avons vu la faune réapparaître dans nos jardins, avec la reprise du trafic, les oiseaux sont déjà moins présents, - impact sur la qualité de vie : les quartiers calmes, verdoyants, ou animés par les commerçants du centre-ville seront entachés par le bruit incessant des avions sans oublier les nuisances visuelles, - impact sur le tourisme : venir visiter les machines de l'Île, participer au voyage à Nantes, découvrir les bords de l'Erdre, s'essayer aux activités nautiques, participer aux festivals comme les Rendez-vous de l'Erdre, découvrir les producteurs locaux du marché de Talensac ou bien encore s'asseoir en terrasse pour profiter d'un verre ou d'un diner avec un défilé d'avions toutes les 2 minutes au-dessus de votre tête, ne resteront plus longtemps des lieux attractifs, - impact sur le marché immobilier : des quartiers entiers du centre-ville risquent d'être désertés et la dépréciation des maisons et immeubles de ces quartiers risque d'être désastreuse, - impact sur l'environnement : on double le trafic</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>d'ici à 2040 ? Quel est le sens avec les grands principes de la Transition Ecologique ? Nous devons mettre en place un nouveau modèle économique et social de manière à répondre aux enjeux écologiques de notre siècle et cela en développant et favorisant le trafic aérien ? Ne devrions-nous pas nous attacher à limiter ce mode de transport et développer d'autres modes de transport plus écologiques (ferroviaire, fluvial, maritime, Nantes est au coeur de toutes les possibilités)? - impact économique : je pense que tous les points cités ci-dessus parlent d'eux-mêmes, sachant que de nombreux commerces ont déjà souffert de la crise sanitaire et à peine ils se relèvent qu'on risque de leur faire subir un coup fatal d'ici 2022, - impact sur l'image de Nantes : quelle image va-t-on véhiculer sur cette ville qui se présente comme une ville où il y fait bon vivre ? Nantes sera victime de son aéroport malgré toute l'énergie déployée pour y développer la culture, une histoire, des animations, et des espaces verts. Proposez-nous une vraie alternative avec, par exemple, un transfert du fret et du low cost à l'aéroport de Saint Nazaire et un compromis entre la dérogation mise en place depuis 10 ans et la ligne rouge pour les vols maintenus avant que cette ville ne devienne un cimetière.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
05/07/2021	14:02	Un équilibre fragile	Certes, ce couvre-feu minuit/6H est l'équilibre nécessaire entre une moindre nuisance sonore pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations au départ de l'aéroport, mais attention à ne pas franchir la ligne rouge en l'élargissant...
05/07/2021	14:23	COUVRE FEU AEROPORT DE NANTES	Si je ne peux plus réserver de billets d'avion pour mes clients entre 06H et 07H ou après 22H, les connexions aux hubs ne fonctionneront plus et je devrai réserver directement au départ de Paris autant dire que les lignes vers Roissy ou Amsterdam vont vite disparaître. Cordialement.
05/07/2021	15:32	Projet Aéroport Nantes	Non favorable à ce projet, qui modifie significativement le survol de la ville de Nantes. Cette modification est dangereuse pour les habitants de Nantes en cas d'incident aérien. Le 2e impact concerne le bruit: on constate aujourd'hui déjà un bruit assourdissant lors de certains survols, et le choix de faire survoler une ville maximise les nuisances sonores: le nombre de personnes impactées est maximal, et inclut maintenant beaucoup de touristes. De plus, le référendum pour NDDL n'a pas été respecté il y a quelques années, et NDDL permettait de supprimer toutes les nuisances sonores, les populations étaient déjà alertées et avaient pris leurs dispositions. Quelques dizaines de personnes ont fait plier la volonté publique et l'organisation de la vie civile. Cela aboutit à une impasse complète pour le développement de Nantes Atlantique, et ce n'est pas aux nantais de faire les frais de ce manque de courage politique.
05/07/2021	17:36	Très favorable à cet arrêté	Résident de l'île de Nantes, le survol des avions est aujourd'hui déjà l'inconfort majeur du quartier (quartier de la création - Ouest de l'île). Au-delà de l'inconfort acoustique, la problématique sera renforcée dans les années à venir notamment avec la fréquence augmentée des épisodes caniculaires. Pouvoir ouvrir les fenêtres la nuit entre 22h30 et 6h sera alors un moyen important d'assurer un confort thermique minimal et d'éviter le recours à la climatisation.
05/07/2021	22:01	Nuisances sonores pour les enfants	Et pourquoi ne pas interdire les vols à partir de 20h? Heure du coucher des enfants. Car habitant dans un couloir aérien à la chevrolière mes enfants ne peuvent pas s'en dormir avant 22h
06/07/2021	11:44	Pourquoi le résultat du référendum n'a pas été mis en application ?	Pour un couvre feu de 22h à 07h00 Maintien du souhait de transfert suite au référendum non appliqué

Date	Heure	Titre	Texte
06/07/2021	13:50	emploi et environnement	Il serai très dommageable de ne pas pouvoir avoir de retour des avions basés sur la plateforme de Nantes à près 00h00 et encore plus après 22h00. L'impacte environnemental serai contre productif si les passagers devraient revenir par bus sur Nantes pour un léger retard (allez à vide + retour avec au moins 2 ou 3 cars de Nantes à Paris ou Bordeaux + le retour à vide de l'avion basé à Nantes.) Cela impacterai également fortement l'emploi sur la plateforme avec le licenciement direct de nombreux employés.
06/07/2021	15:15	Atterrissage 00H/06H à autoriser si retard avion	il est indispensable d'autoriser aux compagnies aériennes basées d'atterrir entre minuit et 06H quelque soit le type de retard. Un déroutement obligatoire à Bordeaux ou Roissy aurait pour conséquences : - Un service clients désastreux avec réclamations et insatisfactions à la clé - Des clients qui par crainte d'un tel désagrément anticiperont en choisissant d'acheter directement un billet au départ de Paris avec correspondance en train ou en voiture - Une prise en charge très lourde et couteuse par la compagnie aérienne, la société de handling, le tour opérateur et l'agence de voyages qui n'incitera pas à développer la plateforme nantaise - Une forte aggravation de l'empreinte carbone : déroutement de l'avion + retour des passagers en car à Nantes + retour du car à vide à Roissy ou Bordeaux + retour de l'avion à vide à Nantes le lendemain
06/07/2021	15:16	Atterrissage 00H/06H à autoriser si retard avion	il est indispensable d'autoriser aux compagnies aériennes basées d'atterrir entre minuit et 06H quelque soit le type de retard. Un déroutement obligatoire à Bordeaux ou Roissy aurait pour conséquences : Un service clients désastreux avec réclamations et insatisfactions à la clé Des clients qui par crainte d'un tel désagrément anticiperont en choisissant d'acheter directement un billet au départ de Paris avec correspondance en train ou en voiture Une prise en charge très lourde et couteuse par la compagnie aérienne, la société de handling, le tour opérateur et l'agence de voyages qui n'incitera pas à développer la plateforme nantaise Une forte aggravation de l'empreinte carbone : déroutement de l'avion + retour des passagers en car à Nantes + retour du car à vide à Roissy ou Bordeaux + retour de l'avion à vide à Nantes le lendemain

Date	Heure	Titre	Texte
06/07/2021	15:21	Pas d'extension du couvre-feu au delà de 00H/06H	La mise en place du couvre-feu 00H/06H est une véritable avancée, synonyme d'équilibre trouvé entre une meilleure protection des riverains et la poursuite de l'activité et du développement de l'aéroport Nantes Atlantique. Aller au delà de cette tranche horaires en étendant à 22H/07H aurait pour conséquences : L'utilisation des avions basés serait réduite et leur rentabilité mise en danger. Le modèle économique d'une base aérienne à Nantes serait remis en cause avec à la clé une probable perte de chiffre d'affaires, de lignes aériennes directes et d'emplois locaux. La journée de déplacement du passager business serait amputée pour ses rendez-vous professionnels. La possibilité d'un aller-retour dans la journée pourrait être compromise par cette réduction du temps à destination. Les connexions à Roissy ou autres hubs seraient amoindries et la pérennité de ces lignes fragilisée. Les emplois seraient encore plus menacés : au-delà des estimations de la DGAC aujourd'hui établies à 200 emplois directs et 150 emplois indirects en moins dans le cadre d'un couvre-feu minuit/06H. Le territoire perdrait de son attractivité en perdant des destinations, des bases et compagnies non basées.
06/07/2021	17:23	Préservons la qualité de services pour nos passagers	Cela fait maintenant quelques années que nous avons une bonne offre de vols directs à Nantes, évitant d'aller à Roissy en voiture ou en avion. Soyons vigilants à ne pas revenir en arrière en élargissant le couvre-feu.
06/07/2021	17:29	Préserver le confort des riverains oui, mais attention à ne pas franchir la ligne rouge avec couvre-feu élargi	Obliger mon client à être dérouté à Bordeaux ou Paris en cas de retard après minuit est un non-sens environnemental : le vol va durer plus longtemps et donc consommer davantage. Il faut ajouter en plus la consommation des bus pour les 4 à 5 heures de route et j'imagine qu'il faudra aussi acheminer l'équipage qui redécollera le lendemain matin. Sans parler bien sûr du service client exécrationnel, du dédommagement qui va m'être réclamé par le client et du risque de le perdre définitivement.
06/07/2021	23:16	Non à ce couvre feu très insuffisant	Bonjour, Vous n'êtes pas sans savoir que l'OMS recommande 8h de sommeil par nuit. Et même 10h pour les enfants. Le couvre feu que vous proposez est donc inacceptable pour notre santé, pour celle de nos enfants. Pour cette raison, pour que le reamenagement de l'aéroport soit acceptable (au lieu de son transfert), vous devez imposer un couvre feu stricte bien plus large. Merci pour nos enfants, merci pour nous.

Date	Heure	Titre	Texte
07/07/2021	12:30	Le couvre-feu ne peut se faire sans un bon sens écologique.	Si le couvre-feu imposait le déroutement des vols retardés vers un autre aéroport que le nôtre, cela irait contre les efforts importants de l'industrie aéronautique pour réduire son empreinte carbone. Déroutement + retour des passagers en car à notre aéroport + retour du car à vide vers l'aéroport de déroutement + retour de l'avion à vide vers notre aéroport le lendemain = beaucoup trop de consommation carbone inutile ! Le couvre-feu ne peut se faire sans un bon sens écologique.
07/07/2021	13:19	Armor, à 230 kilomètres de Nantes	bonjour sur le fond, c'est bon. mais ce qui est totalement inacceptable, c'est le détournement vers Bordeaux en cas de vol en retard entre minuit et 6h00 il est ABSOLUMENT IMPERATIF que quelle que soit la raison, un vol ne puisse être détourné sur Bordeaux. cette crainte de revenir de Bordeaux par la route va être un frein considérable à utiliser l'aéroport de Nantes et risque de détourner les clients vers Paris. (ou Bordeaux pour tous les passagers habitant dans un rayon de 250 kilomètres au nord de Bordeaux : puisque 'il y a un risque de se poser à Bordeaux, autant partir de Bordeaux !!!!) Nous sommes situés dans les Cotes d'Armor à 230 kilomètres. un détournement sur Bordeaux nous emmène à 500 Km !! donc, NON au détournement de nuit vers Bordeaux, quelle qu'en soit la cause.

Date	Heure	Titre	Texte
07/07/2021	16:14	Contribution à la consultation publique relative au projet d'arrêté portant restriction d'exploitation sur l'aérodrome de Nantes-Atlantique	<p>L'atténuation des nuisances sonores occasionnées par le trafic aérien représente un enjeu majeur pour les riverains et par conséquent pour l'acceptabilité sociale du développement des aéroports. Depuis de nombreuses années, les principaux aéroports français sont engagés dans une démarche de réduction des nuisances sonores, en concertation avec les Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE). Par ailleurs il existe tant au niveau européen que français un cadre juridique prescriptif visant à réduire les nuisances sonores en faveur des riverains des aéroports. Les aéroports ACNUSÉS mettent déjà en oeuvre de nombreuses actions en vue d'évaluer et de réduire la gêne sonore des riverains, en agissant conformément au cadre européen de l'approche équilibrée, telle que définie par l'OACI. La réduction des nuisances sonores directement liées au trafic aérien est favorisée par la mise en place de dispositifs de modulations tarifaires incitatifs et parfois punitifs conduisant les compagnies aériennes à renouveler leur flotte avec des avions de dernière génération dotés d'une performance acoustique bien supérieure. Une planification et une gestion foncières efficaces autour des aéroports a permis la mise en place de mécanismes de protection contre le bruit et de réduction du bruit tels que les plans d'exposition au bruit (PEB) ou encore les plans de gêne sonore (PGS) dans lesquels les riverains peuvent recourir aux aides à l'insonorisation des logements financées par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Des procédures opérationnelles dites de « moindre bruit » comme les descentes continues sont déjà déployées dans bon nombre d'aéroport. Les aéroports sont particulièrement attentifs à l'atténuation des nuisances sonores de cœur et de bord de nuit. Là aussi, des mesures concrètes, permettant déjà de limiter l'évolution des mouvements de nuit et d'en réduire l'impact sonore, ont été mises en oeuvre : sensibilisation, groupes de travail ou observatoires, modulations tarifaires incitatives, mesures de restriction... A la demande de l'ACNUSA qui incite les aéroports à interdire les aéronefs de chapitre 3 dont la marge est inférieure à 13 EPNdB, la plupart des aéroports régionaux ont conduit une étude d'impact environnemental et certains se sont vus imposer des arrêtés de restriction d'exploitation. Il convient de noter que cette marge de 13 EPNdB est plus importante que celle recommandée au niveau européen (10 EPNdB). Le règlement européen UE 598/2014 impose de mener une étude d'approche équilibrée avant tout projet de restriction d'exploitation afin que toutes les mesures puissent être envisagées et évaluées (étude coûts/bénéfices, impacts économique et social) avant qu'un arrêté de restriction ne vienne limiter administrativement la capacité des aéroports. {{Sur la question des couvre-feux en coeur de nuit, les aéroports français ne sont pas opposés par principe à une régulation administrative. Néanmoins, les mesures d'interdiction doivent tenir compte des spécificités de chaque plateforme concernée et doivent permettre de tenir un équilibre entre la réduction des nuisances sonores pour les riverains et les besoins</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>économiques et sociaux des territoires desservis. }} {{L'UAF entend particulièrement souligner l'impact négatif des mesures d'interdiction d'exploitation sur le modèle opérationnel et économique des compagnies -tant passagers que cargo- exploitant des avions basés sur les plateformes.}} En effet, pour atteindre une rentabilité, les appareils doivent pouvoir opérer un nombre de rotations quotidiennes suffisant, tenant compte des contraintes d'exploitation des aéroports de départ et d'arrivée. Concernant les vols tout cargo, ces activités sont par essence concentrées la nuit afin de respecter les délais de livraison en flux tendu. {{Les avions basés et le fret aérien sont pour les plateformes aéroportuaires, et plus largement pour l'économie locale, vecteurs de connectivité et d'attractivité et in fine générateurs d'activités économiques et d'emplois.}} {{Aussi l'UAF est-elle particulièrement attachée à l'équilibre entre réductions des nuisances et impératifs économiques et sociaux. C'est dans cette perspective qu'elle entend apporter sa contribution à la consultation publique engagée sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique.}} Compte tenu de la localisation de l'aéroport de Nantes-Atlantique, enclavé entre l'agglomération nantaise et la commune de St Aignan de Grand Lieu, {{le projet d'arrêté soumis à consultation et relatif à la mise en place sur l'aéroport, à l'horizon du 1er semestre 2022, d'une restriction de l'activité aérienne entre 00H/06H, avec possibilité de retour des avions basés éventuellement en retard, tente de répondre de manière équilibrée au besoin de réduction des nuisances sonores pour les riverains et aux impératifs économiques de maintien d'un large choix d'horaires et de destinations au départ de Nantes-Atlantique.}} {{Cependant, l'UAF entend souligner deux points importants qui pourraient mettre à mal l'équilibre recherché et fragiliser durablement l'activité aérienne sur la plateforme, avec des conséquences économiques importantes pour le territoire.}} {{1/ L'interdiction de l'atterrissage pendant la période du couvre-feu pour les compagnies aériennes basées }} } En l'état actuel du projet de texte réglementaire soumis à la consultation publique, il est prévu qu'en cas de retard après minuit d'un vol, une compagnie se verrait interdire l'atterrissage à Nantes Atlantique sauf « raison indépendante du transporteur aérien ». Précisément, la difficulté réside dans l'interprétation que pourrait faire l'administration de la « raison indépendante du transporteur aérien » qui n'est pas explicitée dans le texte. Pour mémoire, lors de la concertation publique qui avait été menée par l'Etat à Nantes en 2019, il était prévu un couvre-feu qui interdisait certes la programmation des vols sur la période 00H-06H, mais ce couvre-feu autorisait néanmoins la possibilité d'atterrir pour les avions basés, dans l'hypothèse d'un retard de leur part. Ces deux dispositions avaient par ailleurs été acceptées tant par les élus que par les riverains locaux. La formulation du texte actuel va donc au-delà de ce qui avait été présenté jusqu'en 2019, et qui était accepté par le territoire. Cette vague formulation dans le texte</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>règlementaire et les interprétations qui en découleraient sont donc de nature extrêmement problématique. Elles généreraient inéluctablement, dans les faits, un traitement arbitraire des retards des avions. La conséquence de l'interdiction d'atterrissage des avions en retard pour une « raison non indépendante de la volonté du transporteur aérien », serait un déroutement systématique à Paris CDG ou Bordeaux, et l'acheminement des passagers dérottés en autocar pendant 4 à 5 heures de route entre ces aéroports et Nantes. Les conséquences de ces déroutements seraient nombreuses : - Un service clients désastreux, avec réclamations et insatisfactions à la clé - Des clients qui, par crainte d'un tel désagrément, anticiperont en choisissant d'acheter directement un billet au départ de Paris avec correspondance en train ou en voiture, ce qui a, par essence, un impact environnemental très négatif - Une prise en charge très lourde et coûteuse par la compagnie aérienne et la société de handling, qui pénalisera donc tout l'écosystème aéroportuaire nantais - Une forte aggravation de l'empreinte carbone : déroutement de l'avion et retour des passagers en car à Nantes et retour du car à vide à Roissy ou Bordeaux et retour de l'avion à vide à Nantes le lendemain Au-delà, la conséquence ultime serait une disparition des bases des compagnies aériennes installées sur l'aéroport de Nantes-Atlantique. Les conséquences mentionnées ci-dessus ne peuvent être, en effet, propices au maintien d'un environnement opérationnel, commercial et donc économique favorable au fonctionnement que les compagnies aériennes attendent d'une base de leurs avions. La menace pesant sur le modèle économique de la base aérienne aura de sérieuses conséquences en termes d'emplois. L'UAF tient à rappeler que chaque avion basé génère environ 30 emplois directs pour le territoire. L'aéroport de Nantes-Atlantique accueillant une petite vingtaine d'avions basés, ce sont ainsi près de 550 emplois directs qui sont générés par les compagnies aériennes basées sur la plateforme aéroportuaire. Si l'on extrapolait aux autres plateformes régionales françaises, ce serait plus de 3 000 emplois directs qui seraient menacés par la remise en cause des bases d'avion. L'activité génère par ailleurs en moyenne 1 à 3 emplois induits par emploi direct. {{Aussi, pour toutes ces raisons, l'UAF demande que le projet de texte soit adapté : - {{Le texte doit être amendé pour qu'en cas de retard après minuit, les compagnies basées puissent obtenir une dérogation d'atterrissage quelle qu'en soit la cause.}} - {{A défaut, une liste exhaustive desdites causes permettant l'atterrissage à Nantes doit être officiellement intégrée à cet arrêté de restriction. Elle devra nécessairement inclure non seulement les causes météo et grèves ATC, mais aussi impérativement (et a minima) les retards ATC, les pannes avion, les arrivées tardives de l'appareil, les retards équipage... }} }} {{2/ Un risque identifié : l'extension de la période de couvre-feu}} } Certaines voix souhaitent profiter de la contribution publique en cours pour étendre son application entre 22H et 07H. Les effets d'une extension du couvre-feu dès 22H et/ou</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p> jusqu'à 7H auront un impact immédiat : o Du point de vue des compagnies aériennes, l'utilisation des avions basés sera réduite ; la rentabilité qu'en auront les compagnies aériennes sera mise en danger ; le risque sera donc le départ pur et simple des bases des compagnies aériennes de l'aéroport de Nantes ; o Du point de vue des passagers, la journée de déplacement du passager business sera amputée pour ses rendez-vous professionnels ; o Du point de vue du territoire, les connexions aux hubs seront amoindries par l'absence d'acheminement en 1ère et dernière vague, synonyme de fragilisation de la pérennité de ces lignes. {{3/ Une menace pour la connectivité de la France }} - La généralisation de règles trop restrictives à d'autres aéroports français, sur le modèle nantais, induirait une perte d'attractivité des aéroports français pour les compagnies, en particulier pour les bases. C'est une menace pour la connectivité de la France. {{Par conséquent, l'UAF entend faire valoir que : - {{La période 00H-06H est le meilleur compromis entre la réduction des nuisances sonores pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations qui réponde aux besoins de connectivité du territoire.}} - {{Toute extension horaire du couvre-feu aurait des conséquences commerciales, économiques et sociales dramatiques compte tenu du départ des bases aériennes qu'elle susciterait.}} }} L'extension du couvre-feu menacera donc le modèle économique de la base aérienne et provoquera la disparition d'un certain nombre d'entre elles de la plateforme de Nantes. La connectivité aérienne du territoire sera, quant à elle, durablement impactée par l'abandon de liaisons vers les hubs, la fermeture de routes purement business et la réduction de voilure des réseaux de lignes d'avions basés. {{En conclusion, l'UAF entend rappeler que l'interdiction du retour des avions basés et l'extension du couvre-feu auraient de sérieuses conséquences économiques et sociales pour l'aéroport de Nantes et son territoire : -la remise en cause du modèle économique de la base aérienne et la disparition d'un certain nombre des bases aujourd'hui installées sur la plateforme de Nantes-Atlantique (Air France, EasyJet, Transavia, Volotea) -la réduction de la connectivité aérienne de la région nantaise par l'abandon de certaines liaisons vers les hubs, par la fermeture de routes purement voyages d'affaires et par l'attrition des réseaux de lignes d'avions basés}} - le risque d'une disparition d'emplois plus importante encore que celle estimée par la DGAC pour la seule mise en place du couvre-feu 00H/06H (550 emplois directs, et environ un millier d'emplois induits) -des impacts environnementaux indirects liés au déroutement des vols vers Paris ou Bordeaux, ce qui engendre un déplacement supplémentaire tant des passagers que des avions qui doivent revenir à Nantes avant leur rotation suivante. </p>

Date	Heure	Titre	Texte
08/07/2021	10:43	AVIS CONTRAIRE A CETTE CONSULTATION	Le secteur du Tourisme connaît déjà en raison du Covid 19 une crise sans précédent... Alors que le trafic redémarre tout doucement il me semble inconcevable que les créneaux soient réduits. L' aéroport de Nantes est l' un des aéroports régional des plus importants en terme de passagers avec une offre très complète de nombreuses compagnies aériennes. S' il y a diminution des créneaux de décollage et d' atterrissage, toutes les compagnies ne pourront se positionner, ça n' est pas possible, catastrophe économique
08/07/2021	11:56	Avis d'un agent de voyage	Obliger mon client à être dérouter à Bordeaux ou Paris en cas de retard après minuit est un non-sens environnemental : le vol va durer plus longtemps et donc consommer davantage. Il faut ajouter en plus la consommation des bus pour les 4 à 5 heures de route et j' imagine qu' il faudra aussi acheminer l' équipage qui redécollera le lendemain matin. Sans parler bien sûr du service client exécrable, du dédommagement qui va m' être réclamé par le client et du risque de le perdre définitivement.
08/07/2021	11:58	AEROPORT NANTES	Si les compagnies sont trop bridées à Nantes avec un couvre-feu élargi avant minuit et après 06H, elles quitteront l' aéroport et les clients feront comme avant le fort développement des lignes des dernières années à Nantes Atlantique : ils prendront leur voiture pour aller à Orly ou Roissy chercher leur avion, ce qui augmentera un peu plus leur empreinte carbone.
09/07/2021	10:59	Des nuisances trop nombreuses	La Chevrolière devait être un havre de paix. Nous pourrions être sponsorisé par Bison Futé pour surveiller les heures de décollage des avions qui passent, trop nombreux, au-dessus de notre domicile alors que celui-ci est classé comme ne subissant pas de nuisances sonores aériennes. Un comble !!!! Qu'est-il prévu de faire pour que les low-costs (principalement) ne passent plus au-dessus de nos têtes ?!?!?!?
09/07/2021	17:14	Connexion des vols longs-courriers remise en question	Si je ne peux plus réserver de billets d' avion pour mes clients entre 06H et 07H ou après 22H, les connexions aux hubs ne fonctionneront plus et je devrai réserver directement au départ de Paris autant dire que les lignes vers Roissy ou Amsterdam vont vite disparaître.
13/07/2021	10:23	Mort à petit feu des aéroports de Province....	Si je ne peux plus réserver de billets d' avion pour mes clients entre 06H et 07H ou après 22H, les connexions aux hubs ne fonctionneront plus et je devrai réserver directement au départ de Paris autant dire que les lignes vers Roissy ou Amsterdam vont vite disparaître.

Date	Heure	Titre	Texte
13/07/2021	10:47	CLUB DES TRENTE CONTRIBUTION	<p>Mesdames les garantes, Je vous prie de trouver ci-après la contribution du Club des Trente. Le Club des Trente fédère des dirigeants de grandes entreprises familiales et coopératives du Grand Ouest en vue : - D'assurer l'équilibre, l'expression et la prospérité des territoires de l'Armorique, - De promouvoir et appuyer la mise en oeuvre ou le développement d'infrastructures stratégiques pour le territoire (route, fer, mer, air, numérique), - De valoriser et soutenir l'esprit d'entreprendre en Armorique, en particulier auprès des jeunes, - De promouvoir, diffuser et défendre les valeurs d'engagement, d'initiative et de responsabilités. Le Club des Trente rassemble en conséquence les dirigeants exécutifs ou actionnaires de référence d'une cinquantaine de grandes entreprises, souvent internationales, qui représentent plusieurs centaines de milliers d'emplois (UBISOFT, LE DUFF, CACHE-CACHE, ERAM, ARMOR, LACROIX, BRITTANY FERRIES, ROULLIER, SAMSIC, IDEA, SODEBO, FLEURY MICHON, KICKERS, NEW BALANCE) Les régions Bretagne et Pays de la Loire, dont sont originaires les membres du Club, ont un besoin vital d'une accessibilité qui apporte une valeur ajoutée à nos entreprises et des perspectives de développement. Nous avons fait le choix de maintenir nos centres des décisions et des emplois dans le Grand Ouest car nous sommes attachés à notre territoire et la qualité de vie professionnelle et personnelle de nos équipes y est adaptée. Cet arbitrage, depuis plus de 40 ans, était lié à 2 conditions indissociables d'accessibilités annoncées : - La capacité à rejoindre Paris en moins de 2 heures depuis les métropoles de Rennes et Nantes, ce qui est désormais possible grâce à LGV Bretagne Pays de la Loire qui permet également une meilleure connexion avec Angers, Laval, mais aussi Brest et Quimper. - La réalisation d'un aéroport pour le Grand Ouest capable de répondre aux besoins d'accessibilité aérienne aux différentes métropoles françaises et européennes sans passer par Paris, ce que devait bien évidemment favoriser le nouvel aéroport Notre Dame des Landes. Notre vocation est bien de privilégier des investissements source d'emplois, de valeur ajoutée dans le territoire du Grand Ouest et de cohésion dans le développement de nos entreprises avec réactivité et sérénité ce que doit permettre le projet de redimensionnement de Nantes Atlantique. Nous devons en effet offrir la possibilité à nos salariés d'effectuer des allers-retours dans la journée et donc d'éviter des coûts et des temps de déplacements, pénalisants par rapport aux avantages compétitifs dont bénéficient nos concurrents parisiens et européens. Rappelons qu'au total, 1 million 500 000 voyageurs du Grand Ouest vont à Paris prendre l'avion faute d'horaires adaptés ou de destinations desservies. Soucieux et extrêmement préoccupés de maintenir et préserver des centres de décision et les emplois en Armorique, le Club des Trente est donc particulièrement attentif à l'accessibilité de l'aéroport depuis le nord Loire mais aussi à sa fiabilité opérationnelle pour nos collaborateurs et nos clients. La rédaction du texte soumis à la consultation publique est particulièrement inquiétante sur ce</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>dernier point. Seule une plateforme aéroportuaire ambitieuse, développant de nombreuses liaisons européennes directes, peut permettre des allers et retours quotidiens avec des avions au départ de Nantes le matin avec un retour en soirée ; ceci justifie de baser durablement des avions de compagnies aériennes à Nantes, pour permettre, à la fois, de nombreuses lignes et des horaires adaptés. Nous sommes en conséquence particulièrement préoccupés par l'idée d'une fermeture nocturne totale de l'aéroport qui désorganiserait les horaires des compagnies aériennes, qui ont fait le choix volontariste de baser des avions sur Nantes et, de ce fait, assurer des liaisons européennes additionnelles. En l'état actuel du projet de texte réglementaire soumis à la consultation publique, il est prévu qu'en cas de retard après minuit d'un vol, une compagnie se verrait interdire l'atterrissage à Nantes Atlantique sauf « raison indépendante du transporteur aérien ». Précisément, la difficulté réside dans l'interprétation que fait l'Etat de « raison indépendante du transporteur aérien » (qui n'est pas davantage explicitée dans le texte) : aux yeux de l'Etat, seuls les retards type météo, ou grève du contrôle aérien, seraient entendables. En revanche, des motifs de retard tels panne avion, retard équipage, ou même retard dû au contrôle aérien (indépendamment de toute grève), interdiraient, à dire de l'Etat, l'atterrissage des avions. Pour mémoire, lors de la concertation publique qui avait été menée par l'Etat à Nantes en 2019 sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique, il était prévu un couvre-feu qui interdise certes la programmation des vols sur la période 0h-6h, mais qui permette néanmoins la possibilité d'atterrir pour les avions basés, dans l'hypothèse d'un retard de leur part. Ces deux dispositions avaient par ailleurs été acceptées tant par les élus que par les riverains locaux. La formulation du texte actuel va donc au-delà de ce qui avait été présenté jusqu'en 2019, et qui était alors accepté par le territoire. Cette formulation et l'interprétation qui l'entoureraient sont donc de nature extrêmement problématique : elles sont de nature à fragiliser la fiabilité opérationnelle de l'offre aérienne. La conséquence de l'interdiction d'atterrissage des avions en retard pour une « raison non indépendante de la volonté du transporteur aérien », serait un déroutement systématique à Paris CDG ou Bordeaux, et l'acheminement des passagers déroutés en autocar pendant 4 à 5 heures de route entre ces aéroports et Nantes. Conséquences de ce déroutement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un service clients désastreux, avec réclamations et insatisfactions à la clé - Des clients qui, par crainte d'un tel désagrément, anticiperont en choisissant d'acheter directement un billet au départ de Paris avec correspondance en train ou en voiture - Une prise en charge très lourde et coûteuse par la compagnie aérienne et la société de handling, qui pénalisera donc tout l'écosystème aéroportuaire nantais - Une forte aggravation de l'empreinte carbone : déroutement de l'avion + retour des passagers en car à Nantes + retour du car à vide à Roissy ou Bordeaux + retour de l'avion à vide à Nantes le lendemain <p>Au-delà, la</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>conséquence ultime serait une disparition des bases de compagnies de Nantes : les conséquences ci-avant mentionnées, tellement lourdes aux yeux des compagnies, ne peuvent être de nature à laisser un environnement opérationnel, commercial et donc économique favorable au fonctionnement qu'elles attendent d'une base de leurs avions. La menace pesant sur le modèle économique de la base aérienne aura de sérieuses conséquences en termes d'emplois directs sans compter les emplois indirects. Chaque avion basé génère d'une trentaine à une quarantaine d'emplois directs pour le territoire (il y avait 23 avions basés de compagnies aériennes à Nantes Atlantique à l'été 2019). La menace sur ces emplois n'a pas été prise en compte par l'Etat dans son étude d'impact socio-économique de la mise en place d'un couvre-feu aérien sous la forme présentée à la consultation. Par conséquent, il ressort opportun de demander formellement à l'Etat les adaptations suivantes du projet de texte réglementaire : - il s'avère indispensable que le texte soit amendé pour qu'en cas de retard après minuit, les compagnies basées puissent obtenir une dérogation d'atterrissage quelle qu'en soit la cause pour repositionner leurs avions. En sus, les effets d'un couvre-feu étendu dès 22H et/ou jusqu'à 7H, tel qu'évoqué dans le texte seraient vraiment catastrophiques à triple titres : o Point de vue compagnie aérienne : l'utilisation des avions basés sera réduite ; la rentabilité qu'en auront les compagnies aériennes sera mise en danger ; le risque sera donc le départ pur et simple des bases des compagnies aériennes ; o Point de vue passager : la journée de déplacement du passager business sera amputée pour ses rendez-vous professionnels ; o Point de vue commercial/territorial : les connexions aux hubs seront amoindries par l'absence d'acheminement en 1ère et dernière vague, synonyme de fragilisation de la pérennité de ces lignes, et donc risque très fort de leur arrêt. Conséquences associées : - la menace forte du modèle économique d'une base aérienne et la disparition vraisemblable de l'offre de services d'un certain nombre d'entre elles (Air France, easyJet, Transavia, Volotea) ; - un aménagement du Territoire durablement impacté par l'abandon de connexion aux hubs, la fermeture de routes purement business et la réduction de voilure des réseaux de lignes d'avions basés. Par conséquent, il sera approprié de faire valoir que : - La période 0h-6h est le meilleur compromis entre la réduction des nuisances sonores pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations au départ de l'aéroport. - Toute extension de ce créneau aurait des conséquences commerciales, économiques et sociales dramatiques compte tenu du départ des bases aériennes qu'elle engendrerait. - Les évolutions technologiques annoncées par les constructeurs d'avions permettront de réduire considérablement les impacts sonores à l'atterrissage à moyen et long termes pour limiter la gêne des riverains. Figurer le texte des créneaux de fonctionnement de l'aéroport sans anticiper ces évolutions technologiques, n'est donc pas pertinent. Après avoir été pénalisés par l'abandon</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>du projet de Notre Dame des Landes, le redimensionnement de Nantes Atlantique ne permettrait même plus de garantir une qualité de services minimum pour le développement de notre Grand Ouest et de ses entreprises. Le positionnement de l'aéroport est en effet bien celui de tout le Grand Ouest, soit 10 millions d'habitants environ en 2050. Si les investissements d'adaptation de la plateforme de Rennes Saint-Jacques sont nécessaires, les limites objectives du développement des sites nantais et rennais ne doivent pas être de surcroît pénalisés par des plages horaires les plus restrictives de France, pour le territoire le plus excentré. Il serait en effet encore plus grave de perdre les dessertes progressives des compagnies aériennes incapables de pouvoir baser durablement des avions à Nantes Atlantique avec une extension éventuelle du couvre-feu au-delà de la période 0h-6h. La limitation du nombre de sillons ferroviaires disponibles, malgré l'impérative réalisation des investissements sur le tronçon Massy-Valenton et la future gare de Pont de Rungis pour créer la connexion à Orly annoncée par le Premier Ministre, n'offriront pas des alternatives au niveau des attentes de nos entreprises, en nombre comme en qualité de service. Malgré la très grande déception suite au renoncement de l'Etat à construire l'Aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes, les entrepreneurs du Club des Trente restent mobilisés pour doter l'Ouest des capacités aéroportuaires à la mesure de leurs besoins et pour leur donner de la visibilité à long terme. Cette visibilité est un préalable pour rétablir la confiance entre l'Etat aménageur et le monde économique, accompagnée d'un engagement responsable totale pour préparer l'avenir du Grand Ouest. Je vous remercie, Mesdames les garantes, de l'attention que vous apporterez à cette contribution et vous prie d'agréer, mes salutations distinguées.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
13/07/2021	10:48	CLUB DES TRENTE CONTRIBUTION	<p>Mesdames les garantes, Je vous prie de trouver ci-après la contribution du Club des Trente. Le Club des Trente fédère des dirigeants de grandes entreprises familiales et coopératives du Grand Ouest en vue : - D'assurer l'équilibre, l'expression et la prospérité des territoires de l'Armorique, - De promouvoir et appuyer la mise en oeuvre ou le développement d'infrastructures stratégiques pour le territoire (route, fer, mer, air, numérique), - De valoriser et soutenir l'esprit d'entreprendre en Armorique, en particulier auprès des jeunes, - De promouvoir, diffuser et défendre les valeurs d'engagement, d'initiative et de responsabilités. Le Club des Trente rassemble en conséquence les dirigeants exécutifs ou actionnaires de référence d'une cinquantaine de grandes entreprises, souvent internationales, qui représentent plusieurs centaines de milliers d'emplois (UBISOFT, LE DUFF, CACHE-CACHE, ERAM, ARMOR, LACROIX, BRITTANY FERRIES, ROULLIER, SAMSIC, IDEA, SODEBO, FLEURY MICHON, KICKERS, NEW BALANCE) Les régions Bretagne et Pays de la Loire, dont sont originaires les membres du Club, ont un besoin vital d'une accessibilité qui apporte une valeur ajoutée à nos entreprises et des perspectives de développement. Nous avons fait le choix de maintenir nos centres des décisions et des emplois dans le Grand Ouest car nous sommes attachés à notre territoire et la qualité de vie professionnelle et personnelle de nos équipes y est adaptée. Cet arbitrage, depuis plus de 40 ans, était lié à 2 conditions indissociables d'accessibilités annoncées : - La capacité à rejoindre Paris en moins de 2 heures depuis les métropoles de Rennes et Nantes, ce qui est désormais possible grâce à LGV Bretagne Pays de la Loire qui permet également une meilleure connexion avec Angers, Laval, mais aussi Brest et Quimper. - La réalisation d'un aéroport pour le Grand Ouest capable de répondre aux besoins d'accessibilité aérienne aux différentes métropoles françaises et européennes sans passer par Paris, ce que devait bien évidemment favoriser le nouvel aéroport Notre Dame des Landes. Notre vocation est bien de privilégier des investissements source d'emplois, de valeur ajoutée dans le territoire du Grand Ouest et de cohésion dans le développement de nos entreprises avec réactivité et sérénité ce que doit permettre le projet de redimensionnement de Nantes Atlantique. Nous devons en effet offrir la possibilité à nos salariés d'effectuer des allers-retours dans la journée et donc d'éviter des coûts et des temps de déplacements, pénalisants par rapport aux avantages compétitifs dont bénéficient nos concurrents parisiens et européens. Rappelons qu'au total, 1 million 500 000 voyageurs du Grand Ouest vont à Paris prendre l'avion faute d'horaires adaptés ou de destinations desservies. Soucieux et extrêmement préoccupés de maintenir et préserver des centres de décision et les emplois en Armorique, le Club des Trente est donc particulièrement attentif à l'accessibilité de l'aéroport depuis le nord Loire mais aussi à sa fiabilité opérationnelle pour nos collaborateurs et nos clients. La rédaction du texte soumis à la consultation publique est particulièrement inquiétante sur ce</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>dernier point. Seule une plateforme aéroportuaire ambitieuse, développant de nombreuses liaisons européennes directes, peut permettre des allers et retours quotidiens avec des avions au départ de Nantes le matin avec un retour en soirée ; ceci justifie de baser durablement des avions de compagnies aériennes à Nantes, pour permettre, à la fois, de nombreuses lignes et des horaires adaptés. Nous sommes en conséquence particulièrement préoccupés par l'idée d'une fermeture nocturne totale de l'aéroport qui désorganiserait les horaires des compagnies aériennes, qui ont fait le choix volontariste de baser des avions sur Nantes et, de ce fait, assurer des liaisons européennes additionnelles. En l'état actuel du projet de texte réglementaire soumis à la consultation publique, il est prévu qu'en cas de retard après minuit d'un vol, une compagnie se verrait interdire l'atterrissage à Nantes Atlantique sauf « raison indépendante du transporteur aérien ». Précisément, la difficulté réside dans l'interprétation que fait l'Etat de « raison indépendante du transporteur aérien » (qui n'est pas davantage explicitée dans le texte) : aux yeux de l'Etat, seuls les retards type météo, ou grève du contrôle aérien, seraient entendables. En revanche, des motifs de retard tels panne avion, retard équipage, ou même retard dû au contrôle aérien (indépendamment de toute grève), interdiraient, à dire de l'Etat, l'atterrissage des avions. Pour mémoire, lors de la concertation publique qui avait été menée par l'Etat à Nantes en 2019 sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique, il était prévu un couvre-feu qui interdise certes la programmation des vols sur la période 0h-6h, mais qui permette néanmoins la possibilité d'atterrir pour les avions basés, dans l'hypothèse d'un retard de leur part. Ces deux dispositions avaient par ailleurs été acceptées tant par les élus que par les riverains locaux. La formulation du texte actuel va donc au-delà de ce qui avait été présenté jusqu'en 2019, et qui était alors accepté par le territoire. Cette formulation et l'interprétation qui l'entoureraient sont donc de nature extrêmement problématique : elles sont de nature à fragiliser la fiabilité opérationnelle de l'offre aérienne. La conséquence de l'interdiction d'atterrissage des avions en retard pour une « raison non indépendante de la volonté du transporteur aérien », serait un déroutement systématique à Paris CDG ou Bordeaux, et l'acheminement des passagers déroutés en autocar pendant 4 à 5 heures de route entre ces aéroports et Nantes. Conséquences de ce déroutement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un service clients désastreux, avec réclamations et insatisfactions à la clé - Des clients qui, par crainte d'un tel désagrément, anticiperont en choisissant d'acheter directement un billet au départ de Paris avec correspondance en train ou en voiture - Une prise en charge très lourde et coûteuse par la compagnie aérienne et la société de handling, qui pénalisera donc tout l'écosystème aéroportuaire nantais - Une forte aggravation de l'empreinte carbone : déroutement de l'avion + retour des passagers en car à Nantes + retour du car à vide à Roissy ou Bordeaux + retour de l'avion à vide à Nantes le lendemain <p>Au-delà, la</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>conséquence ultime serait une disparition des bases de compagnies de Nantes : les conséquences ci-avant mentionnées, tellement lourdes aux yeux des compagnies, ne peuvent être de nature à laisser un environnement opérationnel, commercial et donc économique favorable au fonctionnement qu'elles attendent d'une base de leurs avions. La menace pesant sur le modèle économique de la base aérienne aura de sérieuses conséquences en termes d'emplois directs sans compter les emplois indirects. Chaque avion basé génère d'une trentaine à une quarantaine d'emplois directs pour le territoire (il y avait 23 avions basés de compagnies aériennes à Nantes Atlantique à l'été 2019). La menace sur ces emplois n'a pas été prise en compte par l'Etat dans son étude d'impact socio-économique de la mise en place d'un couvre-feu aérien sous la forme présentée à la consultation. Par conséquent, il ressort opportun de demander formellement à l'Etat les adaptations suivantes du projet de texte réglementaire : - il s'avère indispensable que le texte soit amendé pour qu'en cas de retard après minuit, les compagnies basées puissent obtenir une dérogation d'atterrissage quelle qu'en soit la cause pour repositionner leurs avions. En sus, les effets d'un couvre-feu étendu dès 22H et/ou jusqu'à 7H, tel qu'évoqué dans le texte seraient vraiment catastrophiques à triple titres : o Point de vue compagnie aérienne : l'utilisation des avions basés sera réduite ; la rentabilité qu'en auront les compagnies aériennes sera mise en danger ; le risque sera donc le départ pur et simple des bases des compagnies aériennes ; o Point de vue passager : la journée de déplacement du passager business sera amputée pour ses rendez-vous professionnels ; o Point de vue commercial/territorial : les connexions aux hubs seront amoindries par l'absence d'acheminement en 1ère et dernière vague, synonyme de fragilisation de la pérennité de ces lignes, et donc risque très fort de leur arrêt. Conséquences associées : - la menace forte du modèle économique d'une base aérienne et la disparition vraisemblable de l'offre de services d'un certain nombre d'entre elles (Air France, easyJet, Transavia, Volotea) ; - un aménagement du Territoire durablement impacté par l'abandon de connexion aux hubs, la fermeture de routes purement business et la réduction de voilure des réseaux de lignes d'avions basés. Par conséquent, il sera approprié de faire valoir que : - La période 0h-6h est le meilleur compromis entre la réduction des nuisances sonores pour les riverains et le maintien d'un large choix d'horaires et de destinations au départ de l'aéroport. - Toute extension de ce créneau aurait des conséquences commerciales, économiques et sociales dramatiques compte tenu du départ des bases aériennes qu'elle engendrerait. - Les évolutions technologiques annoncées par les constructeurs d'avions permettront de réduire considérablement les impacts sonores à l'atterrissage à moyen et long termes pour limiter la gêne des riverains. Figurer le texte des créneaux de fonctionnement de l'aéroport sans anticiper ces évolutions technologiques, n'est donc pas pertinent. Après avoir été pénalisés par l'abandon</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>du projet de Notre Dame des Landes, le redimensionnement de Nantes Atlantique ne permettrait même plus de garantir une qualité de services minimum pour le développement de notre Grand Ouest et de ses entreprises. Le positionnement de l'aéroport est en effet bien celui de tout le Grand Ouest, soit 10 millions d'habitants environ en 2050. Si les investissements d'adaptation de la plateforme de Rennes Saint-Jacques sont nécessaires, les limites objectives du développement des sites nantais et Rennais ne doivent pas être de surcroît pénalisés par des plages horaires les plus restrictives de France, pour le territoire le plus excentré. Il serait en effet encore plus grave de perdre les dessertes progressives des compagnies aériennes incapables de pouvoir baser durablement des avions à Nantes Atlantique avec une extension éventuelle du couvre-feu au-delà de la période 0h-6h. La limitation du nombre de sillons ferroviaires disponibles, malgré l'impérative réalisation des investissements sur le tronçon Massy-Valenton et la future gare de Pont de Rungis pour créer la connexion à Orly annoncée par le Premier Ministre, n'offriront pas des alternatives au niveau des attentes de nos entreprises, en nombre comme en qualité de service. Malgré la très grande déception suite au renoncement de l'Etat à construire l'Aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes, les entrepreneurs du Club des Trente restent mobilisés pour doter l'Ouest des capacités aéroportuaires à la mesure de leurs besoins et pour leur donner de la visibilité à long terme. Cette visibilité est un préalable pour rétablir la confiance entre l'Etat aménageur et le monde économique, accompagnée d'un engagement responsable totale pour préparer l'avenir du Grand Ouest. Je vous remercie, Mesdames les garantes, de l'attention que vous apporterez à cette contribution et vous prie d'agréer, mes salutations distinguées.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
13/07/2021	11:04	Non à l'élargissement de couvre feu	Le monde du tourisme traverse une crise sans précédent, l'élargissement du couvre feu risque d'entraîner des fermetures de lignes et de freiner la croissance des départs du grand ouest jusque qu'ici bien desservis depuis l'aéroport de Nantes.
13/07/2021	15:52	Avis de l'Union française contre les nuisances des aéronefs(UFCNA)concernant l'arrêté de restriction des vols de nuit sur Nantes Atlantique restrictions de vol de nuit sur Nantes	Projets de couvre-feux à Bâle-Mulhouse et Nantes-Atlantique : des arrêtés « passoire » ne protégeront pas les nuits des riverains ! Des arrêtés de restriction d'exploitation sont en cours d'adoption pour les aéroports de Bâle-Mulhouse et Nantes-Atlantique. Objectif affiché par les autorités : réduire le bruit la nuit entre 22h et 6h par l'interdiction d'avions bruyants et la mise en place de couvre-feux partiels : A Bâle-Mulhouse le couvre-feu pour les vols commerciaux s'étend actuellement de 0 heure à 6 heures pour les décollages et à 5 heures pour les atterrissages. Avec le nouvel arrêté, aucun vol commercial ne pourra décoller entre 23 heures et 0 heures, sauf « les vols programmés qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ». Les atterrissages seront maintenus et les vols actuels simplement reportés avant 23 heures. A Nantes-Atlantique l'arrêté prévoit qu'aucun vol commercial ne peut atterrir ou décoller entre 0 heure et 6 heures. Les atterrissages et décollages sont maintenus pour des vols programmés entre 21 heures et 23h30, « qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur » et pour des vols programmés entre 6h30 et 9 heures, « qui ont été anticipés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur. » L'UFCNA salue l'intention, mais pointe la faiblesse des textes et regrette que les mesures prises par les arrêtés ne fassent pas baisser significativement le bruit. Les arrêtés ne précisent pas qui jugera du bien-fondé « des raisons indépendantes de la volonté du transporteur » : concernant le respect des restrictions à visée environnementale, c'est le rôle de l'ACNUSA et cela aurait dû être précisé. Cherche-t-on à écarter l'Autorité ? Ces « dispositions spécifiques » vont clairement transformer ces couvre-feux en une simple période de trafic réduit. Le non-respect des créneaux horaires est en effet chronique, les exceptions seront légion. Or il suffit d'un seul avion la nuit pour réveiller des dizaines de milliers de personnes ! A Orly, le couvre-feu, certes partiel (23h30-6 heures), ne tolère pas de telles facilités d'exonération pour les vols commerciaux. Nous rappelons fermement la demande des populations survolées : elles attendent des couvre-feux stricts afin d'arriver à terme sur tous les aéroports à 8 heures consécutives de sommeil comme le recommande l'Organisation Mondiale de la Santé

Date	Heure	Titre	Texte
13/07/2021	22:57	Avis citoyen sur le projet d'arrêté de restriction	<p>Bonjour Après consultation de l'arrêté (qui va dans le bon sens, c'est à dire de réduire les transports aériens) me viennent deux remarques: 1. les restrictions, en hiver, auront selon mon point de vue un impact modéré sur le bien être des habitants, qui sont souvent à ces horaires (22h-6h) au lit dans des maisons de mieux en mieux isolées et insonorisées, en tout cas pour les périmètres moins rapprochés. En été, ce sont les horaires de repas et de présence dehors ou fenêtres ouvertes qui sont les plus dérangées, et qui auraient pu faire l'objet de restrictions ciblées (12h-14h et 18h-22h, dimanche et jour férié d'avril à octobre par exemple ou cf. réglementation sur les tondeuses). Les citoyens se plaignent ils le plus de ne pas dormir, ou de ne pas s'entendre parler? Et les compagnies seront elles réellement gênées par l'interdiction nocturne? 2. l'impact d'une restriction sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre mériterait d'être mentionné. Il faut tout faire pour réduire notre dépendance à ce type de transport.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
15/07/2021	10:19	COLTRAN Contribution à la consultation publique de la DGAC sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'Aérodrome Nantes-Atlantique	<p>Depuis sa création le COLTRAN s'est engagé en faveur d'une vision globale d'aménagement du territoire selon une perspective à long terme qui est celle de la durée d'usage et d'amortissement d'une infrastructure aéroportuaire de l'importance désormais atteinte par Nantes-Atlantique. COLTRAN refuse donc tout contingentement de trafic sur le site actuel de l'aéroport de Nantes-Atlantique qui serait une mesure permanente imposée du fait de son non transfert. Nous demandons un strict respect des engagements pris par le Gouvernement en matière de : 1. Développement économique et connectivité du territoire, 2. D'attractivité et de développement de l'aéroport de Nantes, 3. De protection des populations. Nantes et la Région Pays de la Loire et plus largement le Grand Ouest ont besoin, en tant que territoires périphériques de la France et de l'Europe, de liaisons aériennes ouvrant le plus largement et librement possible sur le Monde. Il en va de leur développement économique et de leur attractivité qui sont reconnus comme leurs atouts principaux dans la compétition nationale et internationale et permettent un haut niveau de vie, d'emploi et de créativité dans un territoire au riche patrimoine environnemental. La limitation administrative du trafic ne doit pas être la variable d'ajustement permettant l'acceptabilité du projet vis à vis de contraintes de sécurité, de santé publique et de protection de l'environnement. En fixant des contraintes trop fortes à l'activité aéroportuaire, on risque de dégrader la qualité du service, de diminuer l'attrait de la plate-forme pour les compagnies comme pour les clients qui viennent de tout le Grand Ouest. L'activité de l'aéroport de Nantes représente aujourd'hui (hors situation conjoncturelle liée au COVID 19) plus de 18 000 emplois (directs, indirects et induits cf. Ministère transition écologique- Transports/DGAC) générés en particulier grâce aux compagnies basées d'où l'importance de les préserver. Toute forme de contingentement de trafic passagers et fret aura des impacts socio-économiques. En cas de mise en oeuvre les règles d'application devront être compatibles avec les contraintes d'exploitation et économiques des compagnies et opérateurs basés sur l'aéroport et limitées dans le temps (10 à 15 ans maxi) et évolutives en fonction de la modernisation des avions plus silencieux et bas-carbone. Les opérateurs et salariés qui pourraient être pénalisés par la mise en oeuvre de contraintes (ex : couvre-feu) devront être aidés financièrement. Pour la protection des populations impactées par le non transfert de l'aéroport les mesures doivent être financées quoi qu'il en coûte. Les fonds dédiés devront être abondés par l'Etat tant pour l'insonorisation des bâtiments que pour l'aide à la vente des biens immobiliers et le droit de délaissement, sans aucune discrimination. Une politique incitative pour l'exploitation d'avions de nouvelle génération permettant également une progression de l'emport et la rationalisation des fréquences devra être mise en place. Toute disposition contribuant à réduire les impacts sonores (trajectoires, équipements d'approche, logistique d'exploitation des avions, etc) devra être prise dans le</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>respect des règles internationales de navigation et de sécurité aérienne. Le Grand Ouest a besoin d'un aéroport performant permettant de répondre aux attentes des populations et acteurs économiques et non contraint. Cette ambition légitime d'une région traditionnellement tournée vers le monde et ouverte aux technologies les plus avancées notamment en matière de transport ne peut manifestement être satisfaite par le réaménagement d'un aéroport obsolète conçu initialement hors plan global d'aménagement du territoire et construit au fil des circonstances dans un milieu physique et humain très contraint. Un examen même rapide et succinct (mais avec la référence à des études antérieures déjà assez précises) montre que certains territoires du département de Loire Atlantique présentent des conditions de terrain naturelles et sociologiques très favorables pour accueillir un équipement aéroportuaire moderne. L'abandon du site actuel permettrait aux communes du Sud Loire, Métropole comprise, de tirer un bien meilleur parti des espaces urbanisés libérés avec comme bénéfices complémentaires la réduction globale de l'espace artificialisé pour les besoins de l'habitat et des activités commerciales et industrielles et pour un meilleur équilibre économique entre Métropole et territoires ruraux. Le transfert de l'aéroport est une opération d'aménagement du territoire à long terme mais qui doit être lancée sans plus tarder. Il revient à l'Etat, maitre d'ouvrage du projet de réaménagement de prendre cette décision. Les collectivités locales ont désormais, en application de la loi NOTRe, autorité et pouvoir sur les questions d'Aménagement du Territoire et de transport - plus précisément la Région et les EPCI regroupant les communes concernées - pour prendre en charge l'organisation des études et démarches administratives nécessaires à l'aboutissement d'un transfert démocratiquement décidé et conduit. En conclusion, COLTRAN demande un engagement pour un projet durable non contingenté qui doit intégrer un futur transfert de l'aéroport sur une zone appropriée afin de permettre son développement dans la durée, de répondre aux enjeux environnementaux, de protéger durablement les populations, d'aménager et équilibrer le territoire et enfin répondre aux besoins de foncier constructible sur l'agglomération nantaise.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
15/07/2021	14:08	Restriction des heures de décollage et d'atterrissage...	Bonjour, Etant directement impacté par l'activité de l'aéroport de Nantes Atlantique et après avoir vu le référendum bafoué par le 'roi et ses complices', je demande une restriction des vols de 22h00 à 6h00, ainsi que le report du virage qui fait que les avions passent au dessus du bourg de la Chevrolière au décollage...trop c'est trop!!! bruit assourdissant pour certains avions avant et au décollage, au virage et après ce qui fait que nous sommes la population impactée le plus longtemps...Y'en a marre!!! En espérant être entendu !!! Cordialement
15/07/2021	16:10	Favorable au couvre feu maximum	Je suis favorable au couvre feu de 22h à 7h à l'aéroport de Nantes. L'environnement et la quiétude des riverains doit être la priorité. Certains autres aéroports sont sous exploités (Rennes, Angers, Lorient, etc). Leur utilisation de ces aéroports permettrait de désenclaver ces territoires.

Date	Heure	Titre	Texte
19/07/2021	12:40	Couvre feu Aéroport de NTS	<p>Il est important de trouver un équilibre entre le bien être des riverains et l'activité économique en lien avec la vie et le fonctionnement d'un aéroport mais aussi avec ce mode de transport utilisé dans un cadre professionnel ou personnel. Adopter un couvre feu entre 0h00 et 6h00 semble être un bon équilibre, toutefois, il ne faut pas oublier de prendre en compte les retards. Même s'ils ne sont pas nombreux, cela peut arriver. Dérouter l'aéronef sur une plate forme comme Bordeaux ou CDG parce que l'aéronef arriverait au delà de 0h00 entrainerait que des désagréments. - Le premier, faire subir aux autres riverains ce que l'on a pas envie de subir. - Le deuxième prendre en otage le passager en le dirigeant vers une destination qui n'est pas sa destination finale. Ce déroutement aura pour conséquences : - Une augmentation du temps de déplacement, c'est à dire au lieu d'arriver avec 1 h de retard sur Nantes selon l'aéroport de déroutement et la disponibilité des bus pour un réacheminement une arrivée à Nantes entre 6h et 7h du matin, voir plus. De fait des contraintes organisationnelles pour les entreprises. La personne ne pouvant se présenter au travail le lendemain sans repos - C'est aussi exposer les passagers à un risque routier lors du réacheminement entre Bordeaux ou CDG et Nantes , il y a plus d'accident de bus que d'accident d'aéronef. - Coté environnement là encore, le déroutement aura des conséquences catastrophiques. Même si les compagnies et les constructeurs d'aéronefs font des efforts considérables pour diminuer la production de GES, la durée du vol sera augmentée d'autant suite au déroutement, et c'est sans compter aussi avec la production des GES en lien avec le transport par bus, et le réacheminement de l'aéronef à vide le lendemain vers Nantes. A travers ces éléments je veux démontrer que ne pas autoriser un aéronef en retard à se poser sur Nantes alors que cela reste exceptionnel n'est pas une bonne mesure pour le bien être des usagers, pour la sécurité et pour l'environnement. Il est également évoqué d'étendre ce couvre feu entre 22h et 7h, si cette mesure est acceptée, cela va avoir des conséquences irréversibles au niveau économique. Il ne sera plus possible pour une personne de faire un aller-retour journée sur Nantes ou au départ de Nantes. Aujourd'hui quand nous nous déplaçons nous essayons de regrouper nos rendez vous. Etendre le couvre feu va nous obliger à augmenter le nombre de nos déplacements entrainant une augmentation des GES en lien avec nos déplacements, donc un effet désastreux pour l'environnement. Par ailleurs pour l'avoir connu dans d'autres villes le fait de ne plus avoir la possibilité d'effectuer des aller-retour journée verra certaines entreprises à repositionner leurs sociétés plus proches de Paris, entrainant une perte d'emploi pour la région, et des pertes économiques directes et indirectes. Trouver l'équilibre n'est pas simple il est vrai, mais il convient de bien analyser toutes les conséquences que les mesures adoptées lors de la mise en oeuvre d'un couvre-feu vont engendrer (augmentation des GES, augmentation des risques routier, pertes d'emploi,... Aujourd'hui les</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>constructeurs d'aéronef recherchent des solutions innovantes pour diminuer l'ensemble des nuisances, aussi il est juste de ne pas ruiner leurs efforts. Je suis pour un couvre-feu mais mis en place de façon raisonnée.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
20/07/2021	12:17	Réponse de DHL à la consultation publique sur le projet d'arrêté - NTE	<p>Madame, Monsieur, DHL INTERNATIONAL présente sa réponse à la consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique: [->https://www.cjoint.com/c/KGtnKI0w6vy] Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ces éléments de réponse. Bien cordialement,</p> <p><i>Contenu du lien :</i></p> <p><i>Objet: réponse de DHL à la consultation du public sur le projet d'arrêté ministériel portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique</i></p> <p><i>Madame, Monsieur, Je vous écris en ma qualité de Directeur des Opérations de DHL International Express France, filiale de DHL EXPRESS, une division du groupe Deutsche Post DHL (DPDHL), leader dans le domaine logistique. Deutsche Post DHL Group fournit des services de liaisons postales et logistiques sous les marques Deutsche Post et DHL. Avec approximativement 570,000 employés répartis dans 220 pays, Deutsche Post DHL Group est l'un des employeurs les plus importants du secteur du transport et de la logistique. Son chiffre d'affaire de plus de 66 milliards d'Euros (2020) font de DPDHL l'un des contributeurs majeurs de la société actuelle. Pour sa part, DHL International Express (France) emploie plus de 3000 employés. La division DHL EXPRESS est dédiée au transport de porte à porte de documents et de marchandises urgents, garantissant fiabilité et délais à nos clients. Notre principal produit, le Time Definite International (TDI), nous engage à une livraison à heure fixe et prédéfinie. DHL Express fournit aussi des services spécifiques à l'Industrie. Plusieurs compagnies aériennes font partie du réseau DHL Express, certaines étant détenues à 100% par Deutsche Post DHL. La combinaison de nos capacités propres et achetées nous permet de répondre à une demande flexible et fluctuante. Plus de 250 avions opèrent dans le monde pour le compte de Deutsche Post DHL. Les vols de notre compagnie European Air Transport Leipzig (EAT) participe à ce réseau global. Ses vols au départ de l'aéroport de Nantes (NTE) à destination des hubs internationaux sont ainsi liés aux horaires des modes de transports qui prennent le relais pour assurer Localement la livraison finale vers ses clients dans le monde entier. Il en est de même s'agissant des vols au départ de hubs internationaux à destination de Nantes qui permettent de livrer les clients de la région Bretagne et Pays de Loire. Les vols de EAT contribuent à la rentabilité économique des sociétés implantées dans la Région Nantaise, en leur permettant de se connecter avec leurs clients en Europe et dans le Monde, et en assurant la livraison dans les délais impartis de marchandises à haute valeur ajoutée.</i></p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p><i>C'est dans ce contexte que nous suivons avec intérêt les développements de l'Aéroport de Nantes Atlantique et que nous nous inquiétons très fortement du couvre-feu à venir. En effet, en tant qu'opérateur de transport express, notre service aux clients dépend d'opérations nocturnes. Ainsi, les restrictions envisagées entre minuit (heure locale) et 6 heures (heure locale) empêcheraient 100% des arrivées de nos vols depuis nos hubs de Leipzig (LEJ), East Midland (EMA) et/ou de Bruxelles (BRU). Nous devrions alors dégrader nos opérations et/ou les délocaliser, mettant en péril les 70 emplois de notre agence de NTE Aéroport, ceux de nos agences périphériques, ainsi que les 30 emplois de nos sous-traitants directs. Les sociétés de la région Bretagne et Pays de Loire ne disposeraient plus alors que de possibilités moindres, voire nulles, de bénéficier de nos transports de nuit et de notre service Express TDI. Un décalage d'arrivée de nos avions après 6 heures (heure locale) impacterait ainsi l'activité de nos 750 clients business to business (BtB). En effet, en tenant compte du temps de parcours incompressible compris entre une heure quinze et trois heures trente entre notre agence de Nantes aéroport et nos agences relais, puis de 45 minutes à une heure quinze depuis nos agences relais vers nos clients finaux, une livraison tardive aurait un impact sur leurs lignes de production, leurs ventes et services après-vente, et impacterait même l'activité de certains hôpitaux ou laboratoires d'analyses médicales. En sécurisant les chaînes d'approvisionnement, en maintenant les flux de marchandises et en transportant les vaccins COVID-19 dans le monde entier, elles portent la raison d'être du groupe – « Relier les gens. Améliorer le quotidien » – dans la vie quotidienne. Compte tenu des éléments précités et en tenant compte la situation opérationnelle et socioéconomique de DHL à Nantes, nous croyons qu'il est nécessaire de réévaluer votre position sur le couvre-feu. De plus, nous souhaitons, à la lumière du Règlement Européen 598/2014 et du principe de l'Approche Équilibrée ICAO, rappeler que les restrictions d'exploitation ne doivent être envisagées qu'en dernier recours, une fois toutes les autres mesures de l'Approche Équilibrée évaluées, ce que ne démontre pas le processus en cours sur la plateforme de Nantes-Atlantique.</i></p> <p><i>Enfin, nous tenons à souligner que l'engagement du groupe Deutsche Post DHL en matière d'environnement en fait une entreprise citoyenne, telle que décrite dans le « Corporate Responsibility Report » : https://www.logistics.dhl/global-en/home/about-us/corporate-responsibility.html DPDHL participe ainsi activement à la réduction de l'empreinte environnementale de l'aviation, par la modernisation de sa flotte, par sa participation à des programmes de développement de nouveaux carburants avions et par son implication dans plusieurs programmes de réduction de bruit. Le groupe a progressé vers son objectif d'augmenter son efficacité CO2 de 50 % jusqu'en 2025, notamment en modernisant la flotte d'avions intercontinentale de DHL Express. L'indice d'efficacité carbone est en hausse</i></p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p><i>de 37 points d'indice en 2020 (2019 : 35 points d'indice) par rapport à 2007, année de base. Deutsche Post DHL s'est engagé à zéro émission polluante à l'horizon 2050. Un programme de formation à l'environnement a été lancé, le « Certified Go Green Specialist Program », à destination de ses salariés et déjà suivi par 2000 employés. 80% des employés du groupe devront avoir suivi ce programme en 2025. Les agences DPDHL de 35 pays en Europe sont certifiées ISO 14001 (environnement) et le groupe s'est lancé dans la certification ISO 50001 (énergie). En France, les 55 agences DHL sont certifiées ISO 14001 et 9 sont déjà ISO 50001. Localement, l'agence DHL Express de Nantes a lancé un programme de remplacement des moteurs thermiques de ses véhicules par des moteurs électriques : un véhicule de piste et 7 véhicules de livraison sont déjà équipés. Cette contribution globale à l'environnement devrait être prise en considération avant d'envisager des mesures de restrictions opérationnelles qui risqueraient d'entraver l'activité de DHL sur la plate-forme de Nantes-Atlantique.</i></p> <p><i>Je reste à votre disposition pour toute information complémentaire dont vous auriez besoin et vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.</i></p>

Date	Heure	Titre	Texte
20/07/2021	16:42	Avis du Conseil municipal de Bouguenais - délibération du 29 juin 2021	<p>Le 17 janvier 2018, le gouvernement annonçait l'abandon du projet de transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique à Notre-Dame des Landes, promettant des 'compensations exemplaires' pour les riverains de la plateforme actuelle. Le 28 octobre 2019, à l'issue de la concertation publique préalable au projet de réaménagement, Jean- Baptiste Djebbari, alors secrétaire d'Etat aux Transports, annonçait les 31 mesures prises par le gouvernement sur le devenir de l'aéroport. Parmi elles : l'établissement d'un droit de délaissement exceptionnel (mesure n°5). Le 20 avril 2021, les communes de Saint-Aignan de Grand Lieu et de Bouguenais ont appris par voie de presse la parution du décret n°2021-470 le 19 avril 2021 pris pour l'application à l'aérodrome de Nantes- Atlantique des dispositions de l'article L. 6353-3 du code des transports, soit l'établissement du droit de délaissement. Il s'est écoulé ainsi plus de trois ans entre l'annonce de l'abandon du transfert et l'établissement de ce droit. Pourtant celui-ci s'est construit unilatéralement, sans concertation avec les communes concernées et se retrouve donc déconnecté de la réalité vécue et des attentes des riverains et des territoires. En effet, peuvent bénéficier du droit de délaissement seulement les riverains qui remplissent les deux critères cumulatifs suivants : Posséder un bien dans une zone où le bruit est fort (indice Lden supérieur ou égal à 62 décibels). Cette zone étant établie par carte en anticipation d'un trafic aérien à venir, Avoir acquis leur bien, à usage d'habitation, ou réalisé des travaux significatifs d'agrandissement (augmentation de la surface de plancher supérieure à 40m2) entre le 31 décembre 2010 et le 17 janvier 2018. Lors des Commissions Consultatives de l'Environnements (CCE) du 29 janvier et du 26 février 2021, les élus et associations membres avaient émis des propositions sur le droit de délaissement dans le cadre de leur avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) puisque ce dernier l'inscrit dans son plan d'action (P4). Les collectivités ont répété, à chaque occasion qui leur a été donnée, leur souhait de construire ce droit en concertation. Deux propositions d'amendement ont ainsi été formulées quant au critère temporel particulièrement restrictif de cette mesure (du 31 décembre 2010 au 17 janvier 2018), jugé foncièrement inéquitable pour les habitants propriétaires de plus longue date qui ont subi et continuent à subir une augmentation exponentielle du trafic aérien : Proposition d'amendement 7 : Le droit de délaissement pourra être exercé jusqu'à la date la plus lointaine entre la date d'échéance de ce PPBE et le délai de deux ans à compter de la publication de l'arrêté portant DUP du projet de réaménagement de Nantes Atlantique, Proposition d'amendement n°7.1 : Le droit de délaissement pourra être exercé pour tous les propriétaires se situant dans la zone de délaissement s'ils ont procédé à l'achat de leur résidence principale, à la reconstruction de cette dernière ou à l'augmentation significative de sa surface de plancher avant l'annonce de l'abandon du transfert de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes (17 janvier</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>2018). Ces propositions d'amendement figurent dans l'avis officiel de la CCE sur le projet de PPBE actuellement soumis à consultation publique jusqu'au 29 juin 2021. Par ailleurs, il est constaté que la liste des biens concernés par le droit de délaissement, identifiés par l'Etat ne prend pas en considération certaines propriétés situées en bordure du périmètre. Dans un souci d'égalité et de cohérence urbaine future, il y a lieu d'étudier l'ajustement du périmètre à la réalité du terrain. Il est proposé aux élus du Conseil Municipal d'adopter la motion suivante : Le Conseil Municipal dénonce les critères restrictifs et iniques du dispositif de droit de délaissement établi par l'Etat au mépris de toute concertation avec les communes de Bouguenais et de Saint-Aignan de Grand Lieu et le Conseil Municipal demande instamment à l'Etat de retravailler le périmètre et les conditions d'éligibilité en totale transparence et co-construction avec les acteurs concernés.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
21/07/2021	16:01	Consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique - Contribution de l'association France Nature Environnement Pays de la Loire	<p>Madame, Monsieur, Suivant depuis plusieurs années le projet de réaménagement de la plateforme aéroportuaire de Nantes-Atlantique, notre fédération régionale s'exprime aujourd'hui dans le cadre de cette consultation publique. FNE Pays de la Loire constate que plusieurs mesures ont été engagées en 2019 à la suite de la décision de maintenir et de réaménager l'aéroport de Nantes-Atlantique. Mais il était grand temps de rattraper le retard pris en terme de protection des riverains contre les nuisances sonores de cette plateforme aéroportuaire. Dans le résumé non-technique soumis à consultation, il est indiqué ceci : « {Le scénario A, qui combine interdiction des aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3, avec une marge cumulée inférieure à 13 EPndB, entre 22h et 6h et l'interdiction des vols programmés entre 24h et 6h permet de : - Préserver l'aéroport d'opérations d'aéronefs moins performants sur le plan acoustique sur cette période nocturne ; - Réduire durablement et significativement les nuisances sonores en période nocturne, et notamment, faire baisser de moitié le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit supérieur à 50 dB(A) pendant la nuit (baisse de 53 % du Ln); - Maîtriser les impacts socio-économiques des mesures envisagées à l'échelle du territoire ; Il permet donc d'atteindre les objectifs de réduction de bruit fixés pour cette étude, en application du règlement européen. Le scénario B, qui combine quant à lui l'interdiction des aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3, avec une marge cumulée inférieure à 13 EPndB, entre 22h et 6h et l'interdiction stricte ou couvre-feu entre 24h et 6h permet également d'atteindre ces objectifs. Les deux combinaisons de mesures retenues pour cette étude permettraient donc de parvenir aux objectifs fixés} ». Il nous est proposé de ne retenir seulement le scénario A et ce afin de protéger l'activité économique en place. FNE Pays de la Loire estime qu'au regard de l'impact sur la santé des riverains exposés au bruit aérien, il est important de faire le maximum pour protéger ces derniers. La mise en place d'un couvre-feu doit donc viser cela et seulement cela. Pour cette raison, {{FNE Pays de la Loire demande que soit retenue la combinaison B avec l'instauration d'un couvre-feu stricte}}, non pas entre 24h et 6h du matin mais {{entre 23h et 6h du matin}} exempté pour les vols définis dans l'article 4 du projet d'arrêté. {Article 4 : 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 2e 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 1er et 2 du présent arrêté que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.} De plus : - Dans l'article 1 du projet d'arrêté, il est indiqué en point VI que « {Les essais</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>de moteurs en maintenance sont interdits de 23 h 30 à 6 heures} ». FNE Pays de la Loire demande à ce que ces essais moteurs soient interdits de 22h à 7h. - à l'instar de ce que demande la Commission Consultative pour l'Environnement (CCE) de l'aéroport de Nantes-Atlantique, FNE Pays de la Loire demande à ce que la classification nationale des avions selon leur performance acoustique soit revue et ce afin de durcir celle-ci. - FNE Pays de la Loire, tout comme la CCE de l'aéroport de Nantes-Atlantique, demande qu'une évolution de l'arrêté puisse être étudiée d'ici à deux ans pour la tranche horaire de 6h00 à 7h00, en tenant compte de l'évolution demandée de la classification nationale des avions selon leur performance acoustique et du rythme de renouvellement de la flotte des compagnies aériennes. FNE Pays de la Loire demande en plus à ce que cela soit aussi appliqué d'ici à deux ans pour la tranche horaire 22h-minuit. - Nous demandons à ce qu'un bilan à mi-parcours du PPBE sur les effets résultant de cet arrêté mettant en oeuvre le couvre-feu puisse être réalisé et présenté en CCE. - Enfin, nous demandons à ce que le processus administratif en cours soit respecté afin que l'entrée en vigueur de ces restrictions puisse avoir lieu pour la saison « hiver 2021 » et donc rentre en vigueur au plus tard à la fin décembre 2021. {{Conclusion :}} FNE Pays de la Loire demande l'instauration d'un couvre-feu stricte entre 23h et 6h du matin exempté pour les vols définis dans l'article 4 du projet d'arrêté. A Angers, le 21 juillet 2021,</p>

Date	Heure	Titre	Texte
22/07/2021	10:19	LA CHEVROLIÈRE	Bonjour, Merci pour le couvre-feu mais cette mesure reste insuffisante. Le bourg de la commune de la Chevroliere est régulièrement survolé par les avions au décollage et à faible altitude ce qui génère des nuisances sur la partie la plus peuplée de la commune. La mairie dénonce ces nuisances depuis plusieurs années, mais peu d actions semblent être effectuées pour protéger Les Chevrolins de ces nuisances alors qu'il suffit de dévier la trajectoire qui passe sur notre clocher !!! Et mettre des amendes suffisamment dissuasives pour les compagnies qui ne respectent pas les trajectoires. Enfin pour vraiment protéger la population nantaise il faut réduire le trafic sur Nantes et développer les autres aéroports du grand ouest ouvrir des lignes sur les autres aéroport du grand ouest est une solution(Lorient Brest Angers Tours Rennes) cordialement
22/07/2021	10:20	LA CHEVROLIÈRE	Bonjour, Merci pour le couvre-feu mais cette mesure reste insuffisante. Le bourg de la commune de la Chevroliere est régulièrement survolé par les avions au décollage et à faible altitude ce qui génère des nuisances sur la partie la plus peuplée de la commune. La mairie dénonce ces nuisances depuis plusieurs années, mais peu d actions semblent être effectuées pour protéger Les Chevrolins de ces nuisances alors qu'il suffit de dévier la trajectoire qui passe sur notre clocher !!! Et mettre des amendes suffisamment dissuasives pour les compagnies qui ne respectent pas les trajectoires. Enfin pour vraiment protéger la population nantaise il faut réduire le trafic sur Nantes et développer les autres aéroports du grand ouest ouvrir des lignes sur les autres aéroport du grand ouest est une solution(Lorient Brest Angers Tours Rennes) cordialement
22/07/2021	10:41	Extension à 7h, plus que nécessaire	La proposition faite est une avancée en attendant que l'aéroport soit repensé ailleurs, hors de la ville! Dans cette attente, il sera nécessaire d'envisager sérieusement d'étendre l'interdiction jusqu'à 7h et le plus rapidement possible avant la reprise du trafic.
22/07/2021	10:42	Extension à 7h, plus que nécessaire	La proposition faite est une avancée en attendant que l'aéroport soit repensé ailleurs, hors de la ville! Dans cette attente, il sera nécessaire d'envisager sérieusement d'étendre l'interdiction jusqu'à 7h et le plus rapidement possible avant la reprise du trafic.

Date	Heure	Titre	Texte
22/07/2021	10:50	Protection des riverains	POUR le renforcement des interdictions des avions bruyants ! POUR la mise en oeuvre d'un couvre-feu 0h00/6h00. Il nous faut prendre les mesures nécessaires pour limiter les nuisances sonores des riverains (Saint Aignan Grandlieu et Bouguenais principalement) lourdement impactés par la décision gouvernementale du non transfert. Il est urgent d'agir. Les riverains souffrent et redoutent l'augmentation des vols type low-cost. Que dire des écoles qui continuent à être survolées en basse altitude quotidiennement..? Des riverains qui ne peuvent pas profiter de leur jardin ? Des mesures fortes sont urgentes pour limiter la gêne occasionnée par cet aéroport qui aurait dû déménager.
22/07/2021	16:16	Couvre-feu ?	Les derniers modèles d'aéronefs font beaucoup moins de bruit. L'aéroport de Nantes Atlantique emploie 4500 personnes. Je suis contre l'instauration du couvre-feu. Je précise que je suis exposé au bruit puisque j'habite à moins d'un km de l'aéroport.
22/07/2021	17:04	Pour les restrictions	Bonjour Pour la restriction des vols le dimanche des petits avions bruyants
22/07/2021	20:39	Accord avec deux mesures	Madame, Monsieur, Habitant les Couets, au dessous du couloir aérien (décollages principalement), je me permets de vous écrire afin d'apporter mon soutien aux deux mesures suivantes : - instauration du couvre feu de 00H à 6H00 - interdiction de vol pour les aéronefs les plus bruyants à partir de 22H30 Je vous remercie pour la prise en compte de mon soutien. Ces deux mesures semblent essentielles pour améliorer la qualité de vie des Bouguenaisiens sans oublier la ville de Reze qui peut être également gênée pour ceux situés sous le couloir aérien.
22/07/2021	22:45	10 heures de sommeil pour les enfants	Je suis professeur des écoles. Le sommeil est primordial et indispensable pour les apprentissages des enfants. J'habite à 15 km de l'aéroport et les avions au décollage à 6 heures réveillent toute ma famille, enfants compris !!!! C'est inadmissible! Et je ne parle des décollages à minuit : idem !!! Donc nous demandons, professionnels de l'éducation, le couvre feu de 22:00 à 8:00 minimum soit 10 heures de sommeil pour nos enfants. Leur santé en dépend, dans quel monde vivez-vous pour mettre la santé des enfants au second plan ?

Date	Heure	Titre	Texte
22/07/2021	22:53	Arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome Nantes-Atlantique	L'article 1 alinéa IV. a) de l'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome Nantes-Atlantique en reste à une interdiction des vols entre 22h et 6h, malgré la demande forte de plusieurs membres de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) souhaitant un élargissement du couvre-feu entre 22h et 7h pour les atterrissages et les décollages. Je réitère fermement ce souhait de temps d'interdiction de vol entre 22h et 7h L'alinéa.b)laisse la porte ouverte à des dérogations horaires dont la justification s'avérera difficile à prouver à posteriori. Le risque de dérive nécessitera d'indispensables contrôles de ces autorisations qui devront avoir le caractère d'une réelle urgence.

Date	Heure	Titre	Texte
23/07/2021	09:58	Une position équilibrée pour une ambition territoriale	<p>Le 17 janvier 2018, le Gouvernement a annoncé l'abandon du transfert de l'aéroport Nantes- Atlantique vers le site de Notre-Dame-des-Landes. Le maintien de l'aéroport dans son emplacement actuel nécessite donc de trouver un équilibre répondant à la nécessité de protéger la population notamment face aux nuisances sonores tout en répondant aux besoins de mobilité aérienne et en préservant le développement et l'attractivité économique du territoire. Cette consultation sur le projet d'arrêté pour un couvre-feu aérien qui serait mis en place au 1er semestre 2022 propose de restreindre l'activité aérienne avec : - un couvre-feu entre 00h et 6h, avec possibilité de retour des avions basés mais interdiction des vols programmés ; - une interdiction de mouvement pour les avions les plus bruyants entre 22h et 00h. Si je suis favorable à cette mesure qui me semble être un compromis acceptable et répondant aux besoins sus-cités, j'attire néanmoins l'attention sur deux éléments qui, en l'état, posent question sur leurs possibles conséquences économiques. -Premièrement, le texte réglementaire soumis à consultation mentionne que des exceptions de mouvement pour les vols programmés seraient accordées si les retards ou anticipations le sont pour des « raisons indépendantes de la volonté du transporteur » (Art 1er- IV -b). Or, l'interprétation de cette formulation et le fait que la notion-même d'« avion basé » n'existe pas restent problématiques et pourraient entraîner un traitement « dur » des retards d'avions. Une des conséquences à terme pourrait être le retrait de certaines compagnies, trop touchées économiquement et opérationnellement par les restrictions, et de fait, des pertes d'emploi pour le territoire. Il apparaît donc nécessaire dans ce texte : - de définir la notion d'avion basé comme un avion dont l'atterrissage est prévu avant le couvre-feu et le décollage après le couvre-feu et avec une prise en compte de retards quel qu'en soit le motif ; OU - de lister exhaustivement les causes indépendantes des transports aériens, bien que cette option présente le risque que certaines causes soient omises (à titre d'exemple, ne sont pas inclus les retards liés à des pannes ou à des contrôles aériens). -Deuxièmement, des voix s'élèvent pour demander une extension de ce couvre-feu entre 22h et 7h dès sa mise en place en 2022. Or, les acteurs économiques alertent sur l'impact économique, commercial et social (au niveau des compagnies, des usagers et du territoire), d'une telle décision. Si les compagnies aériennes voient leur modèle économique menacé, le risque est fort qu'elles ne restent pas à l'aéroport Nantes-Atlantique, ce qui se répercuterait sur l'offre de mobilité du territoire et, là encore, sur l'emploi. Pour que l'aéroport reste viable et le territoire attractif tout en répondant aux besoins de protection des riverains, la période de couvre-feu de 0h à 6h m'apparaît donc comme le meilleur compromis.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
23/07/2021	10:36	Projet	Bonjour je suis pour le renforcement des interdictions de vol pour éviter les nuisances sonores sur Bouguenais
23/07/2021	13:28	OUI au développement de l'aéroport	Bonjour, Pour répondre aux questions : 'le renforcement de l'interdiction de vols des avions les plus bruyants la nuit, entre 22h et 6h' -> pour les avions bruyants au décollage, couvre-feu entre minuit et 6h00 du matin. 'La mise en œuvre d'un couvre-feu en programmation avec interdiction des vols programmés entre 0h00 et 6h00, issu d'un consensus politique entre les 24 maires de Nantes Métropole.' -> Cette disposition n'est pas utile, les avions d'aujourd'hui font beaucoup moins de bruit qu'il y a quelques années encore. En conséquence, suppression du couvre-feu entre minuit et 6h00. Je précise que mon habitation est à proximité immédiate de l'aéroport, et que vous pouvez me contacter par messagerie si vous souhaitez que je communique mon adresse. Je reste à votre disposition. Cordialement
23/07/2021	14:05	Restriction du bruit des avions	Comme indiqué ci dessus mon epouse et moi même sommes pour la restriction de l'activité aeoportuaire et demande l'instaurant d'un couvre feu à l'aéroport Nantes Atlantique.
23/07/2021	16:53	Avis consultation publique projet d'arrêté - restriction d'exploitation aérodrome Nantes Atlantique	Bonjour, J'habite chemin xxxx, et je suis pour le renforcement de l'interdiction de vol des aéronefs les plus bruyants, et pour l'instauration du couvre-feu.
23/07/2021	20:16	Stop a l'aéroport	Oui au couvre-feu, oui à l'interdiction des vols 0h /6h et surtout OUI à la relance d'un débat autour du transfert de l'aéroport à sa VRAIE PLACE, Notre dame des landes, le peuple avait voté, le résultat était sans appel, mais les autorités ont méprisé ce vote! A ce jour, ces terrains sont toujours disponibles pour l'aéroport, et ce n'est pas une poignée d'illuminés méprisables, qui doit faire la loi et remettre en question l'autorité de l'Etat!
24/07/2021	10:08	Stop aux nuisances	Notre famille partage ces propositions pour limiter les nuisances sonores. Si pour une fois, on pouvait réellement prendre en compte l'avis des citoyens
24/07/2021	11:29	survol de la chevrolière	Pour quelles raisons les avions décollant effectuent-ils leur virage juste au-dessus du bourg au lieu de virer plus large et plus haut entre la chevrolière et st philbert?

Date	Heure	Titre	Texte
24/07/2021	12:17	Consultation publique aéroport de Nantes	Bonjour je suis favorable à ce projet sous condition que cela n'intensifie pas les trajets de journées en particulier les soirs et les week-ends, auquel cas cela ne fera que déplacer les nuisance sonores sans les traiter. en effet, en hiver, les fenêtres sont fermés et les bruits sont donc assourdis, ce n'est pas le cas en journée les WE ou nous sommes à nos domiciles. C'est sur ces périodes que le traitement des nuisances sonores m'apparaît le plus important. cordialement
24/07/2021	12:18	Consultation publique aéroport de Nantes	Bonjour je suis favorable à ce projet sous condition que cela n'intensifie pas les trajets de journées en particulier les soirs et les week-ends, auquel cas cela ne fera que déplacer les nuisance sonores sans les traiter. en effet, en hiver, les fenêtres sont fermés et les bruits sont donc assourdis, ce n'est pas le cas en journée les WE ou nous sommes à nos domiciles. C'est sur ces périodes que le traitement des nuisances sonores m'apparaît le plus important. cordialement
24/07/2021	15:31	Préservez notre cadre de vie !!!!	Le déménagement de l'aéroport était programmé. Terrible désillusion et perte de confiance dans les instances qui nous gouvernent ! Nous souhaitons préserver notre qualité de vie, venus nous installer dans un cadre de verdure pour son calme ! Au delà du couvre feu nécessaire que nous souhaiterions voir passer de 23 h à 7 h, les trajectoires doivent être revues et respectées afin de limiter les impacts pour les populations riveraines en choisissant les couloirs les moins densifiés (éviter le survol de la Chevrolière) qui non seulement subissent le bruit des décollages mais aussi des survols lors du virage ce qui fait que l'impact sonore important s'étend sur la durée (double peine pour entre autre le ville de Tréjet sur la Chevrolière). Le Maire de La Chevrolière nous avait indiqué que les virages devaient s'effectuer au dessus de la campagne entre la Chevrolière et Saint-Philbert or ce n'est pas notre constat. Quel paradoxe : nous avons savouré le confinement pour le calme retrouvé. Nous sommes très inquiets de la multiplication des compagnies.
24/07/2021	19:38	Favorable à la mise en place d'un couvre-feu strict	Le survol des avions de nuit est gênant à cause du bruit. Il est souhaitable qu'un couvre-feu strict, c'est à dire pas de décollage et pas d'atterrissage après l'horaire de début même en cas de retard, soit mis en place comme dans d'autres aéroports par exemple Orly, entre 0h00 et 6h00. La modification de l'axe d'approche entraine un survol du plein centre ville, ce qui est dommageable.
24/07/2021	19:40	Pour un couvre-feu strict	Le survol des avions de nuit est gênant à cause du bruit. Il est souhaitable qu'un couvre-feu strict, c'est à dire pas de décollage et pas d'atterrissage après l'horaire de début même en cas de retard, soit mis en

Date	Heure	Titre	Texte
			place comme dans d'autres aéroports par exemple Orly, entre 0h00 et 6h00. La modification de l'axe d'approche entraîne un survol du plein centre ville, ce qui est dommageable.
25/07/2021	21:27	Couvre feu	Bonjour. Le couvre-feu envisagé devrait consister en l'interdiction de tous les vols sans exception entre 22h et 7h00 afin d'assurer la tranquillité des riverains pendant leur sommeil.
26/07/2021	08:35	Bruit aéroport de Nantes	Comme d'autres riverains nous sommes pour l'arrêt de toute exploitation l'aéroport de Nantes entre 23 heures et 6 heures.
26/07/2021	10:03	Moins d'avions pour plus de qualité de vie	Nous, riverains de l'aéroport Nantes Atlantique, souhaitons limiter le nombre de vols : - moins de vols, moins de trafics, moins de passagers - limiter et réduire les vols lowcost - ne pas ouvrir de vol pour de nouvelles compagnies Nous souhaitons par ailleurs réglementer les vols actuels : - interdiction des vols les plus bruyants, de type Ryanair - interdiction des vols après 21h et avant 8h du matin
26/07/2021	10:09	Moins de vol et un nombre de passagers limité à 2 millions	Nous souhaitons moins de vol avec un plafond du nombre de passagers annuels établi à 2,2 millions (référence année COVID 2020). _ nous souhaitons limiter les vols les plus bruyants (interdiction de Ryanair) et interdire les vols après 21h et avant 8h. _ nous souhaitons que la trajectoire des avions soit déviée : ne survole plus Bouguenais les couets à faible altitude. _ nous souhaitons que le nombre de passagers soit divisé par 3, à l'année.
26/07/2021	10:16	Stop aux vols les plus bruyants !	Interdire les vols les plus bruyants type Ryanair. limiter les vols low-cost réduire le nombre de vols par an : se limiter aux 2,2 millions de passagers de 2020.
26/07/2021	14:01	Réponse de l'UFEX à la consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de NTE	Madame, Monsieur, L'Union Française de l'Express (UFEX) vous présente sa réponse à la consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique: [-> https://www.cjoint.com/c/KGAI1uHRmly] : <i>Contenu du lien :</i> <i>L'UFEX remercie les autorités en charge de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (NTE) pour la possibilité de déposer des observations et des propositions sur le projet précité. La participation de l'UFEX à la consultation vise à : - Démontrer sa volonté de s'inscrire dans une démarche de collaboration avec les pouvoirs publics pour la mise en œuvre de solutions à la fois mesurées et efficaces quant à la limitation des</i>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p><i>nuisances aériennes, tant sonores qu'environnementales ; - Alerter les autorités de l'aéroport sur le non-respect du principe de l'étude d'approche équilibrée (I), sur une évaluation incomplètes des nuisances sonores (II), sur le risque inhérent au projet d'extension de limitation des restrictions opérationnelles pour l'activité économique de la Région (III)</i></p> <p><i>I. Non-respect du principe de l'étude d'approche équilibrée L'UFEX tient à rappeler que, conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 598/2014, l'étude d'approche équilibrée doit démontrer que les trois premiers piliers de mesures, visant à réduire les répercussions des nuisances sonores (réductions à la source, planification et gestion des terrains, procédures opérationnelles), ne permettent pas d'atteindre l'objectif de réduction de bruit fixé avant d'envisager le quatrième pilier, que constituent les restrictions d'exploitation. Or, d'une part, le résumé non-technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, auquel renvoie la note de présentation du projet d'arrêté, ne définit pas correctement l'objectif de l'étude d'approche équilibrée d'évaluation d'un ensemble de mesures, au sens du règlement précité, mais se focalise sur les restrictions d'exploitation: « L'objet d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée est d'évaluer et de comparer les impacts des différentes restrictions d'exploitation envisagées. » (page 2) D'autre part, les restrictions opérationnelles, objet du projet d'arrêté, ont été envisagées en première intention : « une des actions de ce PPBE (action identifiée « R1 ») prévoit la «réalisation d'une étude d'approche équilibrée concernant la mise en oeuvre d'un couvrefeu interdisant la programmation des vols entre minuit et 6h». (page 2 du résumé nontechnique), ce qui est en contradiction avec le principe du règlement (UE) n° 598/2014 qui prévoit une évaluation pilier par pilier d'un ensemble de mesures. L'UFEX note enfin une incohérence au niveau du calendrier, le résumé non-technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, auquel renvoie la note de présentation du projet d'arrêté, fait, en effet, référence à une étude lancée en 2019 et envisage le durcissement des restrictions opérationnelles déjà en vigueur, alors que le PPBE pour la période 2020-2024 n'était pas encore lancé, ni les restrictions opérationnelles en vigueur évaluées. Avant de pouvoir envisager le durcissement des restrictions opérationnelles déjà en vigueur, il nous semble indispensable que leur contribution à un objectif de réduction de bruit précis soit clairement évaluée et démontrée.</i></p> <p><i>II. Une évaluation incomplète des nuisances sonores Le résumé non-technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, auquel renvoie la note de présentation du projet d'arrêté, montre que la période de référence retenue est 2018- 2022 et que les modélisations ne prennent pas en compte les impacts de la crise COVID sur les activités de l'aéroport de Nantes-Atlantique. En particulier, l'analyse de l'incidence de</i></p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p><i>la réduction de trafic et les éventuels impacts sur la composition de la flotte n'est pas montrée. Dans le contexte actuel, une analyse basée sur 2018 risque d'être désuète et non-représentative de la situation actuelle et future. Les incidences de la crise COVID pourraient être pertinentes pour évaluer la nécessité des restrictions proposées dans le court à moyen terme. Selon les dernières analyses économiques d'IATA, la reprise du trafic passager au départ de la France prendra plusieurs années. Le scénario le plus optimiste prévoit une reprise en 2023, et le scénario le plus pessimiste en 2031. Il est indéniable qu'un impact aussi sévère sur le trafic aérien impacte également l'ampleur des nuisances sonores et réduit de manière importante le bruit « à la source ». Il est notamment probable que d'ici la reprise, une évolution significative aura eu lieu au niveau de la flotte exploitée.</i></p> <p><i>III. Risque inhérent au projet d'extension de limitation des restrictions opérationnelles pour l'activité économique de la Région Le résumé non-technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, auquel renvoie la note de présentation du projet d'arrêté, montre qu'une extension des limitations des restrictions opérationnelles, quel que soit le scénario retenu, aura un fort impact le tissu économique et social de la Région : entre 50 à 190 millions d'Euros de perte d'activité économique et entre 650 et 3000 suppression d'emplois. L'UFEX tient à rappeler que ces restrictions opérationnelles supplémentaires présentent un risque pour la flexibilité et la compétitivité de ses opérateurs sur la plateforme de NantesAtlantique, risque partagé avec leurs sous-traitants et avec leurs partenaires.</i></p> <p><i>Annexe 1 : A propos de l'UFEX et de l'industrie du transport express Créée en 1983, l'UFEX (Union Française de l'Express) a pour objet d'expliquer, de valoriser et de défendre les enjeux de l'industrie du transport express en France. Cette association regroupe trois des principaux intégrateurs du marché : DHL Express, FedEx et UPS. Qu'est-ce que l'express ? L'activité de l'industrie de l'express consiste à fournir aux entreprises et aux particuliers des services de transport et de livraison en porte-à-porte en moins de 24h pour l'Europe et l'Amérique du Nord (le J+1), et en moins de 48h à 72h pour le reste du monde, sur une couverture géographique représentant plus de 90% de l'économie mondiale. Infographie : Les principales étapes d'une livraison express internationale typique Quelles sont les principales caractéristiques transport express ? - Ces services sont considérés comme étant « à haute valeur ajoutée ». L'industrie de l'express offre une solution « clef en main » en intégrant toutes les étapes du transport et de la logistique : enlèvement et livraison de porte-à-porte dans des délais garantis, prise en charge des formalités administratives (procédures de dédouanement, assurance des biens de valeur, etc.), suivi en temps réel des livraisons, systèmes de gestion des envois. - L'express participe de façon décisive à la compétitivité des</i></p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p><i>entreprises elles-mêmes. Avec l'internationalisation des chaînes de valeur, le temps des entreprises s'est considérablement accéléré : il faut réagir très vite (réassort par exemple), répondre à la demande dans des délais extrêmement serrés (envoi d'échantillons, de pièces de rechange, de médicaments, de vaccins...), et réduire les temps d'attente, sous peine de perdre des parts de marché. Pourquoi les vols de nuit sont nécessaires pour notre secteur ? Seuls les vols de nuit permettent de garantir une livraison le lendemain. Comme l'illustre l'infographie ci-dessus, les expressistes sont amenés à faire de la collecte des colis en fin de journée, soit 12 heures environ avant l'horaire de livraison prévu. Pour envisager toutes les connexions possibles, les intégrateurs doivent donc rassembler, regrouper, trier, consolider et orienter tous les colis au niveau de leurs centres de tri. De telles contraintes opérationnelles ne peuvent être gérées que par une activité nocturne sur des tranches horaires très réduites. L'organisation de vols de nuit par les opérateurs de l'industrie express ne résulte pas d'un choix mais d'une nécessité. L'industrie du transport express en chiffres* - L'intérêt de l'express pour les entreprises : en Europe, plus d'une entreprise sur deux utilise l'industrie de l'express et 73% de ces entreprises estiment ce service essentiel. L'industrie est le secteur le plus dépendant du transport express. - La contribution de l'express à l'économie : le secteur emploie directement plus de 330 000 collaborateurs et soutient plus d'1,1 million d'emplois dans l'UE. On estime ainsi que le secteur de l'express génère 3 fois plus d'emplois qu'il en crée directement. En France, le secteur de l'express emploie plus de 46 000 collaborateurs et contribue au PIB français à hauteur de 4,9 milliards d'euros. - La typologie des entreprises utilisant des services de livraison express. Tous les secteurs utilisent l'industrie de l'express. Les secteurs des TIC, la pharmacie et de l'automobile représentant respectivement 15%, 9% et 5% des clients de l'express. Environ 1/4 des envois livrés sont des vêtements, textiles et produits en cuir - en grande partie des envois BtoB (par exemple entre fournisseurs et détaillants). 20% des envois concernent d'autres produits manufacturés tels que les équipements industriels, de construction et agricoles, ainsi que les biens de consommation. Source : Oxford Economics, Impact of the Express Industry on the EU Economy, 2020. L'étude complète est téléchargeable ici.</i></p> <p><i>Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ces éléments de réponse. Bien cordialement,</i></p>
26/07/2021	15:54	Pour un couvre feu strict	<p>Il faut que le couvre-feu imposé soit strict. Si l'on autorise les compagnies basées à rentrer en retard, il y aura toujours des nuisances en coeur de nuit, les compagnies programmeront leurs vols 1 min avant le couvre feu et l'on sait bien que, pour le dernier vol de la journée, surtout en pleine saison, il y a fréquemment 1 à 2h de retard (retard accumulé sur les différents vols réalisés par l'avion dans la journée).</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			Bref, la seule manière de vraiment protéger les riverains pendant la nuit est un couvre-feu strict (comme à Orly).
26/07/2021	16:14	consultation publique aéroport de Nantes, couvre feu.	l'élargissement du couvre feu, à 22H au lieu de minuit et à 7H au lieu de 6H v est un non sens économique et un retour en arrière pour l'attractivité de notre territoire ! en effet L'utilisation des avions basés à Nantes serait réduite et leur rentabilité mise en danger. Le modèle économique d'une base aérienne à Nantes serait remis en cause avec à la clé une probable perte de chiffre d'affaires, de lignes aériennes directes et d'emplois locaux. le risque est grand de voir les compagnies aériennes quitter l'aéroport de Nantes au profit d'aéroports de province n'étant pas soumis aux restrictions. La journée de déplacement du passager business serait amputée pour ses rendez-vous professionnels. La possibilité d'un aller-retour dans la journée pourrait être compromise par cette réduction du temps à destination. Les connexions à Roissy ou autres hubs seraient amoindries et la pérennité de ces lignes fragilisée. Les emplois seraient encore plus menacés : au-delà des estimations de la DGAC aujourd'hui établies à 200 emplois directs et 150 emplois indirects en moins dans le cadre d'un couvre-feu minuit/06H. Le territoire perdrait de son attractivité en perdant des destinations, des bases et compagnies non basées. dérouter un vol retardé vers Roissy ou Bordeaux, ne va pas dans le sens écologique, l'empreinte carbone lié au déroutement des passagers en autocar auquel il faudra ajouter le retour de l'avion à vide le lendemain sera conséquente. il est nécessaire que les compagnies basées à Nantes puissent obtenir une dérogation pour se poser à Nantes. cela fait quelques années que l'offre aérienne au départ de Nantes est bénéfique et profitable à l'économie régionale. l'abandon du projet de ND des Landes est une décision d'état et non des citoyens qui y étaient favorables, un couvre feu de minuit à 6H semble être un bon compromis pour préserver les riverains. il est nécessaire de ne pas faire de surenchère au 'flygskam', la nécessité de favoriser les déplacements rapides et la protection de l'environnement ne sont pas incompatibles. rassembler plutôt que diviser, voilà le bon sens
26/07/2021	16:35	Attendre que l'activité reprenne	Déjà, nous subissons en tant qu'agences de voyages des impacts économiques et psychologiques colossaux avec la crise sanitaire avec notre métier. J'intègre complètement la nuisance sonore des habitants mais ne pourrions pas attendre avant de le mettre en place que notre métier retrouve une activité normale et éviter de nous en rajouter encore...

Date	Heure	Titre	Texte
26/07/2021	16:35	Attendre que l'activité reprenne	Déjà, nous subissons en tant qu'agences de voyages des impacts économiques et psychologiques colossaux avec la crise sanitaire avec notre métier. J'intègre complètement la nuisance sonore des habitants mais ne pourrions pas attendre avant de le mettre en place que notre métier retrouve une activité normale et éviter de nous en rajouter encore...
26/07/2021	19:02	consultation publique sur le projet d'arrêté restriction exploitation Nantes Atlantique	Je profite de l'opportunité de pouvoir m'exprimer pour témoigner des nuisances sonores que nous subissons, y compris la nuit. J'habite à saint Lumine de Coutais. Nous sommes sous le couloir aérien, à l'endroit où les avions commencent à baisser. La nuit, nous sommes fréquemment réveillés (à minuit, deux heures, trois heures...) par le grondement qui peut durer jusqu'à une minute. Certaines nuits, les avions se succèdent , perturbant vraiment notre sommeil. Ce sont souvent de gros avions qui génèrent beaucoup de bruit.J'espère vraiment que des mesures restrictives vont aboutir pour épargner un peu tous ceux qui, comme nous, ont à subir ces nuisances quotidiennement... c'est difficile...

Date	Heure	Titre	Texte
26/07/2021	21:08	Oui à la protection de la vie privée des riverains	<p>Bonjour, Nous sommes riverains de l'aéroport depuis 33 ans et nous avons subi d'année en année la dégradation de la qualité de notre environnement. Etre réveillé tard dans la nuit ou au petit matin, tous les jours, été comme hiver, nous 'cassant le sommeil', n'est pas le choix que nous avons fait à l'époque où nous avons décidé de résider dans le quartier de Galheur, ... sans parler des tonnes de kérosène brûlé qui nous sont déversées sur la tête. Faut-il également citer les périodes estivales où les avions se succèdent, plein gaz, toutes les 3-4 minutes à quelques centaines de mètres au-dessus de nos têtes lors des déjeuners sur la terrasse les week-ends printaniers. Ces conditions ont été imposées par des raisons de développements aériens qui se comprennent en soi, mais en soi seulement (c-à-d économique), car n'ayant jamais tenu compte de la gêne aux autres. En démocratie, il me semble que le mode de vie d'une majorité de fait (je veux parler de tous ceux qui utilisent l'avion) ne peut pas s'imposer sans un débat démocratique. Ce débat a été factice, le résultat du référendum favorable au transfert a été ignoré et la minorité opposée entendue uniquement par peur de nos gouvernants de la violence des opposants. En clair, un trafic aérien soutenu est strictement incompatible avec la vie d'un quartier résidentiel. Les couvre-feux, les exclusions des avions dits bruyants ne changeront rien au fait qu'être réveillé à 23h45 ou bien à 6h05 'casse' le sommeil, qu'être survolé un dimanche midi toutes les 3-4' ruine toute velléité de déjeuner en extérieur en famille. Puisqu'il nous est permis de donner un avis, le couvre-feu doit couvrir la plage 22h30-6h30, cela semble bcp plus représentatif du besoin de repos des personnes et des enfants, et interdiction le Dimanche (On interdit bien les tondeuses le Dimanche). Par ailleurs, le transfert doit absolument être une option à conserver pour des raisons de sécurité, le risque 0 de crash n'existant pas. Cela libérerait du foncier et pallierait un peu au bétonnage de Nantes et Banlieue, alternative dans laquelle tous les politiques sont enfermés, de droite comme de gauche, bétonnage générateur de concentration humaine et de déviance de tous ordres. Bien cordialement PS : je n'appartiens à aucun parti politique, j'ai été pilote d'avion léger pendant presque 40 ans.</p>
26/07/2021	21:11	Couvre feu aerien	<p>Bonjour je souhaite vivement un couvre feu nocturne car même les fenêtres fermées on entend les avions passer et nuisent à notre santé. limiter également les avions les plus bruyants et les plus polluants pour le bien être des bouguenaisiens cordialement</p>

Date	Heure	Titre	Texte
26/07/2021	22:24	Avis favorable au projet d'arrêté	Bonjour, Je suis favorable au projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique et qui prévoit notamment: le renforcement de l'interdiction de vols des avions les plus bruyants la nuit, entre 22h et 6h ; la mise en oeuvre d'un couvre-feu en programmation avec interdiction des vols programmés entre 0h00 et 6h00. Idéalement je pense même qu'aucun avion ne devrait avoir à atterrir ou décoller entre 23h00 et 6h00, et que ce soit très limité entre 22h et 23h et entre 6h et 7h. Il me semble également qu'il serait logique de restreindre les vols le dimanche, dans le même état d'esprit que les restrictions que l'on nous impose en termes d'utilisation des équipements de jardin bruyants. En vous remerciant de tenir compte de cet avis, Cordialement Habitante de Bouguenais les Couëts
26/07/2021	22:32	Avis favorable au projet d'arrêté	Bonjour, Habitant Bouguenais les Couets et étant dans l'axe de la piste de l'aérodrome, nous sommes particulièrement touchés par la nuisance sonore des aéronefs volant entre 22h et 7h du matin. Nous sommes favorable au projet d'arrêté ci-dessus en cela qu'il reconnaît le droit à la qualité de sommeil aux habitants résidant aux alentours de la piste. Nous proposons également l'extension des restrictions des vols sur la journée du dimanche comme il est communément imposée dans le cadre des nuisances sonores à l'ensemble des citoyens lorsqu'il est affaire de bricolage, passage de tondeuse etc... Sincères salutations,
26/07/2021	22:44	Vol des avions au dessus de la Chevrolière	Bonsoir, En conservant l'aéroport de Nantes à son emplacement actuel, vous nous aviez promis un survol de zone non-habitée. Or depuis la reprise des vols, suite à la pandémie, non seulement les avions survolent de nombreuses habitations Chevrolines mais volent surtout très bas à une fréquence très rapprochée que ce soit le soir après 22h30 ou le matin dès 6h30. La Chevrolière devient invivable !! Nous espérons peu en écrivant ce message, car cela fait bien longtemps que les citoyens ne sont plus écoutés, en témoigne les derniers taux de participation aux élections, mais cela aura au moins le mérite de dire ce que nous pensons. Cordialement
27/07/2021	06:41	Un trafic aérien trop dense au-dessus de notre maison	Le trafic aérien est infernal. Une quinzaine d'avions passent au-dessus de nos têtes chaque jour, entre 6h et 23h !?!? C'est insupportable !!!! Comment les couloirs aériens sont ils définis ? Qu'est il possible de faire pour stopper ce défilé qui passe juste au-dessus de notre maison tous les jours ???? Comment le secteur du Râteau peut-il être déclaré comme ne subissant aucune nuisance aérienne ?!?!?!?!?!?
27/07/2021	06:42	Un trafic aérien trop dense au-dessus de notre maison	Le trafic aérien est infernal. Une quinzaine d'avions passent au-dessus de nos têtes chaque jour, entre 6h et 23h !?!? C'est insupportable !!!! Comment les couloirs aériens sont ils définis ? Qu'est il possible de faire

Date	Heure	Titre	Texte
			pour stopper ce défilé qui passe juste au-dessus de notre maison tous les jours ??? Comment le secteur du Râteau peut-il être déclaré comme ne subissant aucune nuisance aérienne ?!?!?!?!?!?
27/07/2021	15:57	Restrictions d'exploitations NA	Mettre en place le plus rapidement possible les changements de trajectoire pour éviter le survol des bourgs afin de donner un avis plus éclairé sur le sujet des restrictions. Pas de vol entre 22h00 à 7h00 pour pouvoir dormir correctement, en se calant sur les horaires de tapage nocturne. Sans pour autant augmentant le trafic le reste de la journée: sieste des enfants ou personnes travaillant en décaler. Interdire les vols bruyants entre 7h00/9h00 - 12h00/16h00 - 19h00/22h00 (exemple d'un avion de fret? qui passe entre 22h15-22h30 extrêmement bruyant au dessus de la Chevrolière). Problème enjeux économiques pour l'aéroport de Nantes Atlantique avec les restrictions d'exploitations: la meilleure des solutions pour tous est un transfert. N'oubliez pas que les personnes habitants à proximité de l'aéroport, travaillent pour la plupart sur l'agglomération nantaise et pas seulement dans le domaine de l'aéronautique, ces personnes participent également à l'économie de la région et ce n'est pas à eux de subir les nuisances d'un aéroport mal placé.
27/07/2021	20:21	Heures d'interdiction de vol 0h00 - 6h00	Les horaires proposés ont peu d'impact sur les communes survolées dont la Chevrolière. Le passage fréquent au dessus du bourg ainsi que la hauteur des avions impacts énormément la vie des populations. Le niveau sonore important dès 6h00 impose un réveil à cet horaire 365 jours par an et ce malgré une amélioration de l'habitat. Des modifications de trajectoire et une hauteur plus élevée de survol sont elles à l'ordre du jour ? Des aides sont elles prévues pour ne plus être impactée mentalement et physiquement par cette nuisance En espérant que ce commentaire ne soit pas un lettre à la mer.
27/07/2021	20:37	Soyons réfléchi	Il est bien entendu impossible d'imaginer l'interdiction des avions, malgré le désagrément occasionné. Mais si au moins, on pouvait en effet respecter un minimum les soirées ou les fins de soirée en offrant ces périodes sans survol, cela rendrait le reste bien plus supportable. Il serait également bon de développer le réseau ferré, avec des liaisons comme Nantes Rennes, Nantes Lyon, Nantes Bordeaux, on y gagnerait.
28/07/2021	07:28	Avion	Trafic aérien entre 6h et 7h du matin, passant au-dessus du lotissement 'Le Moulin des Rives' à Saint Aignan de Grandlieu. Est-ce normal d'avoir autant d'avion, si tôt ??? (Normalement en zone C) Le mardi 27 juillet : 6h15/6h20/6h23/6h26/6h30/6h33/6h36/6h40/6h54/6h58 Le mercredi 28 juillet : 5h55/6h18/6h22/6h26/6h29/6h35/6h39/6h43/7h00

Date	Heure	Titre	Texte
28/07/2021	09:08	Nuisances STOP!	Bonjour, habitant près du bourg de la Chevrolière depuis 13 ans, nous subissons depuis 2-3 ans de nouvelles nuisances insupportables de la part des avions de l'aéroport de Nantes. En effet, même dans notre maison fermée avec le double vitrage, nous ressentons fortement le passage des avions qui occasionnent des vibrations et un fort niveau sonore. Lorsque nous souhaitons profiter de notre terrasse en fin d'après-midi, jusqu'à au moins 21h, c'est un ballet de gros avions qui ne nous permettent pas de tenir une discussion entre amis à un niveau sonore normal et même en poussant la voix! Par cette évolution commerciale de l'aéroport, notre maison qui était si paisible s'en voit fortement pénalisée et dévaluée. Nous envisageons même de quitter notre chère commune. Nous souhaiterions également être indemnisés pour ce préjudice causé par ce mode de transport nuisible. Merci de votre compréhension.
28/07/2021	12:06	Couvre feu jusqu'à 7 h	Dimanche 25 juillet : - 11 décollages en moins d'1 heure (6h00 - 6h50) - 7 décollages en 15 minutes (6h00 - 6h15) - 11 atterrissages de minuit à 3h30 Intolérable !!! Insupportable !!! Il est impératif de protéger la santé des riverains en imposant un couvre feu jusqu'à 7 h en attendant le transfert de cet aéroport qui n'a pas sa place au milieu des habitations.
28/07/2021	12:45	Avis défavorable	J'habite le quartier de Trentemoult à Rezé depuis septembre 2018. A l'époque où j'ai acheté ma maison, les nouvelles mesures concernant l'aménagement de l'aéroport suite à l'abandon de NDDL n'étaient pas encore connues. Ma maison était déjà concernée par des nuisances liées au trafic aérien mais c'était supportable. Jamais je ne me serais doutée que ce serait bien pire un an après avec l'augmentation du nombre de vols qui a eu lieu durant l'année 2019 puis que le scénario qui m'attendait pour les années à venir deviendrait franchement insupportable avec le changement du tracé de la piste d'atterrissage. Le plan de prévention et de réduction du bruit proposé à la consultation publique est de loin insuffisant et largement révoltant. Si l'on se base en effet sur le nouveau plan de vol des avions, notre vie sera complètement absorbée par le passage de chaque avion au-dessus de nos têtes, quelques soient le vitrage de nos fenêtres ou la qualité de nos murs. Il sera impossible de parler, d'écouter ou de mener toute autre activité toutes les 2-3 minutes. C'est inconcevable ! Par ailleurs, et ce n'est pas un argument moindre, loin de là, le contexte du réchauffement climatique devrait être pris en compte : il est impératif aujourd'hui de veiller à limiter les vols d'avions si l'on veut baisser les émissions de CO2... C'est pourquoi je suis pour :1/ la limitation du trafic voir une non-augmentation. Le contexte géographique (densité urbaine autour de l'aéroport), historique (lutte contre le réchauffement climatique) et économique (la majorité des vols sont des vols low cost vers l'étranger qui ne profitent pas à faire rayonner l'économie de la région) ne devrait pas permettre l'agrandissement de l'aéroport mais juste une mise aux normes.2/ l'interdiction de vols

Date	Heure	Titre	Texte
			entre 23h et 7h afin de garantir au plus grand nombre des nuits de 8h, indispensable à une bonne santé.3/ l'utilisation du nouveau couloir aérien uniquement en cas de météo difficile.
28/07/2021	16:32	Survol de la Métropole de Nantes	L'accroissement des rotations de tous types d'aéronefs à toute heure du jour et de la nuit constitue aujourd'hui non seulement un problème sérieux de nuisances sonores mais aussi une cause grave de mise en danger de la santé de tous les habitants, qu'il s'agisse de santé physique ou de santé mentale. Je n'évoque même pas la question de sécurité qui n'est pour la plupart du temps jamais abordée. Après le mensonge du gouvernement actuel de tenir compte de la consultation, il est du devoir de chaque citoyen d'exiger l'interdiction du survol des zones habitées, de demander une véritable réflexion sur la notion de couloirs aériens et le refus sans concession des vols entre 23h00 et 7h00. Nous ne comprendrions pas qu'en ces temps de graves pandémies la question de la santé des femmes, des enfants et des hommes qui vivent sur notre territoire ne soit pas prise en compte.
28/07/2021	17:56	Horaires vols de nuit	A l'heure où le sommeil est enjeu crucial, l'instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h le paraît un compromis raisonnable

Date	Heure	Titre	Texte
28/07/2021	18:12	Fermer l'aérodrome de Nantes Atlantique	<p>Le site NDDL n'est plus inutilisable suite à l'abandon du projet par l'exécutif français sans raison explicite et malgré une DUP prorogée. Le seul site restant est celui actuel de Nantes Atlantique sur les communes de Saint Aignan de Grandlieu et Bouguenais (sud ouest de l'agglomération et dans le périmètre de Nantes Métropole), site situé en milieu urbain et pénalisant pour l'environnement naturel sensible constitué par le lac de Grandlieu, et vis à vis des installations existantes (artère de transport électrique située dans le cône Nord d'atterrissage/décollage des avions et constituant de fait une série d'obstacles filiformes survolés à basse altitude) Restriction d'exploitation pour raison de fortes nuisances sur les populations résidant dans la proximité du site aéronautique actuel mais se limitant à la période nocturne. Ceci est très insuffisant car un certain nombre non négligeable de personnes dorment le jour (ceux qui ont travaillé de nuit -exemple : certains personnels hospitaliers, les bébés, les malades alités, etc.), Située dans l'agglomération nantaise, la zone du site aéroportuaire actuelle est soumise aux dispositions du PLUM de Nantes Métropole qui prévoit la préservation des franches vertes situées aux limites de son aire. Saint Aignan de Grandlieu est une des communes de cette franche, en partie « verte » du fait de la présence du lac de Grandlieu est soumise à ses restrictions. Cependant, la présence du site aéroportuaire favorise un coût plus faible des terrains propres à la construction de logements individuels (il existe de tels terrains sur cette commune) qui nécessairement se trouveront placés dans la zone des nuisances du site aéroportuaire actuel. Une partie de la commune située plus au sud au contact du lac de Grandlieu est couverte par les dispositions de la loi Littorale qui limite normalement l'artificialisation des sols (urbanisation, grands projets d'infrastructures eux-mêmes généralement générateurs d'urbanisation induite etc.). Le lac est lui même protégé par une zone Natura 2000 pour les oiseaux, et un certain nombre d'autres protections administratives. A remarquer que les oiseaux du lac de Grandlieu supportent très bien la présence des avions à basse altitude (atterrissages et décollages) selon des spécialistes de la faune sauvage -étonnant - Mais en fait la compatibilité des oiseaux avec les aéronefs est faible du fait que les oiseaux sont normalement perturbés par le bruit dégagé par les aéronefs et que les oiseaux peuvent s'encastrent dans les réacteurs des avions et entraîner des accidents aériens graves au voisinage de la piste aéronautique. Le dossier actuel se base beaucoup sur le fait que le bruit unitaire par avion (supposé à type d'avion de même importance sans doute) devrait connaître une diminution importante avec les progrès techniques des aéronefs. Cependant, ces progrès sont hypothétiques et non réellement estimables actuellement. Aucune connaissance n'existe concrètement sur les propulseurs du futur, les technologies du futur qui puissent remplacer les réacteurs actuels bruyants. Le dossier de nuisances bruit de l'aérodrome actuel devrait être basé des éléments et chiffrages réels matériels et certains. A noter que suite à l'évolution de</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>la législation européenne sur le bruit des aéronefs, les bruits des avions devaient significativement diminuer à partir de 2007. Ce qui n'a jamais été constaté de la part de ceux qui subissent lesdites nuisances sonores. On note également l'incapacité des acteurs actuels de l'aménagement à trouver un nouveau site propre pour accueillir rapidement un nouvel aéroport en fonction des besoins immédiats et futurs, supprimant ainsi les sempiternels réaménagements que connaît le site actuel de Nantes Atlantique depuis une vingtaine d'années du fait notamment des contraintes de toutes natures de ce site. Les grands élus actuels de l'agglomération nantaise peinent à trouver des réponses efficaces aux conséquences sur la santé de l'exposition des populations aux nuisances actuelles et futures de l'aéroport Nantes Atlantique. Compte tenu de tous ces éléments, la meilleure façon de faire est de créer un arrêté entraînant des restrictions 24h sur 24h soit la quasi-fermeture pure et simple de l'actuel aéroport Nantes Atlantique.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
28/07/2021	19:22	Nuisances sonores nantes Atlantique	<p>Le projet portant notamment sur la mise en oeuvre d'un couvre-feu en programmation qui consiste en l'interdiction des vols programmés entre 00h et 6h00 amène les remarques suivantes. Cette mesure est présentée comme un compromis entre intérêt économique et tranquillité des riverains. Mais, elle vise objectivement à denier le repos et le sommeil pendant les ¼ de la journée pour les populations située dans les trajectoires d'atterrissage et de décollage des avions (et bien au-delà des plans de gêne sonore et plan d'exposition au bruit). Pour ce qui est du village de Passay qui est devenu récemment le point de giration des appareils au décollage et qui subit également les atterrissages cela signifie très concrètement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des nuisances sonores d'au moins 60 décibels et jusqu'au-delà de 80 (moyenne 70 décibels) en extérieur et 60 en intérieur pour chaque passage d'avions. - Des nuisances qui commencent 6 heures passé avec un rythme d'un avion toutes les 3 minutes (de 3 à 5) puis pause de 20 minutes et reprise du rythme jusqu'à 8h00. A noter que des mesures de bruit auraient été faites par la DGAC mais, pendant le premier confinement. Il n'y a eu cependant aucune communication sur le sujet. Les campagnes se font d'ailleurs sur une courte période sans prendre en compte la saisonnalité des vols. Cela revient à octroyer aux riverains, 6 heures de pause (qui ne sont pas forcément du sommeil) par jour. Le rythme et la temporalité des décollages empêchent tout nouvel endormissement. Le week-end n'apporte aucune pause. Les vacances non plus (cela empire même) La durée optimale de sommeil communément admise est de 7 heures minimales pour un adulte et 11 heures pour un enfant de 6 à 13 ans (source OMS). Le Conseil national du Bruit publie régulièrement sur le cout social du bruit sur la santé publique et recommande l'arrêt de nuisances sonores de type industriel entre 20h00 et 7h00 du matin. La plupart des arrêtés municipaux antibruit se calent d'ailleurs sur ces horaires. Enfin, l'argument selon lequel tout riverain d'aéroport doit en supporter les nuisances ne tient pas du fait de l'évolution des trajectoires. Pour ces raisons, le couvre-feu doit comporter une période minimale de repos absolu de 23h00 à 7h00 -ce qui ne fait encore qu'un tiers de journée. Enfin, la période est peu propice à l'enquête : jusqu'au 15 juillet, les vols étaient très réduits et la cadence a brutalement augmenté à cette date. Il restait donc 15 jours aux riverains pour apprécier exactement l'augmentation des nuisances. La clôture intervient en pleine période de vacances. A noter enfin, qu'au 28 juillet, il n'est plus possible de déposer de commentaires sur l'URL http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/consultation-publique-sur-le-projet-de-plan-de-a2367.html j'ai du avoir recours à un ancien URL enregistré alors que la consultation est sensée durer jusqu'au 29 juin.

Date	Heure	Titre	Texte
28/07/2021	22:09	Après le changement d'axe, l'autorisation pour plus de bruit de nuit !	Quelle honte absolue ce survol d'une ville comme Nantes par des avions de plus en plus nombreux, de plus en plus bas et de plus en plus bruyants ! L'axe d'atterrissage étant largement bafoué par les pilotes (qui ne risque aucune sanction), augmenter en plus l'amplitude horaire et survol de la ville me semble être une aberration totale. À quoi pensez-vous et à quoi servez-vous ? !
28/07/2021	23:02	Nuisances sonores	Bonjour Résidents à Trentemoult basse île dans un couloir aérien nous constatons une très nette augmentation des nuisances (sauf en période de confinement bien sûr). Ce n'est pas une question d'horaires mais des quantités d'avions. Une augmentation exponentielle. Nous souhaitons que puisse être étudié le déplacement des couloirs vers des zones moins résidentielles. Nous voulons bien-être informés des projets et évolutions. Cordialement

Date	Heure	Titre	Texte
29/07/2021	10:18	Contribution de la compagnie Easyjet sur le projet d'arrêté de restriction d'exploitation de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique	<p>La compagnie aérienne Easyjet, en tant que l'une des principales compagnies basées sur la plateforme de l'aéroport de Nantes-Atlantique, se joint par cette contribution à la consultation publique sur le projet de restriction d'exploitation et encourage le dialogue permanent avec les associations de riverains, les élus et les services de l'Etat. Avec 3 avions basés depuis 2018, Easyjet transporte chaque année près de 1 million de passagers vers 17 destinations. L'investissement dans la base nantaise a permis la création de 110 emplois directs et plus de 500 emplois indirects dans la région autour de Nantes Métropole par million de passagers transportés. Le projet d'arrêté de restrictions a amené les compagnies aériennes à contribuer davantage au débat public en apportant des éléments de nature économique et sociétaux afin de favoriser un cadre de développement responsable et vertueux. Easyjet souhaite rappeler ici son engagement dans la réduction des émissions sonores et le maintien de sa base comme atout économique et social pour tout le bassin Nantais. - L'importance de Nantes pour la base d'easyJet La compagnie easyJet opère sur la plateforme de Nants Atlantique depuis 2008 et y a établi une base en 2019, transportant plus de 6.5 millions de passagers depuis le premier vol en 2008. L'implantation durable d'easyJet à Nantes montre l'importance du territoire et la nécessité de compter des compagnies basées pour assurer le développement économique à l'échelle locale mais aussi nationale et européenne du territoire. La base d'Easyjet avec 3 avions a permis la création de 110 emplois de personnels navigants commerciaux et techniques mais aussi des emplois indirects sur la plateforme aéroportuaire par le biais des prestataires en escale, maillon économique indispensable de notre secteur. L'aéroport de Nantes génère notamment plus de 2000 emplois directs auprès des compagnies aériennes, prestataires en escales et autre collaborateurs dans la gestion aéroportuaire. La création d'une base est une opportunité stratégique d'opérer au départ de Nantes des flux aériens sur une large plage horaire en journée et de renforcer le lien économique de Nantes vers d'autres métropoles françaises par la possibilité d'effectuer des voyages en avion en une journée. Ces bases permettent aussi d'offrir un large choix de destinations, améliorant considérablement l'accessibilité et ainsi la connectivité de la ville. Cette accessibilité à la ville et la région à laquelle nous contribuons grandement nourrit l'attractivité de la métropole nantaise et nous permet de soutenir plus de 500 emplois indirects dans différents secteurs d'activité, principalement celui des services. - Une réponse nécessaire à la situation géographique et environnementale de l'aéroport L'implantation en zone urbaine de l'aéroport de Nantes-Atlantique est de faire une source de nuisances sonores pour les communautés riveraines. La réduction des émissions sonores, notamment en c oeur de nuit, est alors une priorité des politiques publique a laquelle les compagnies aériennes se joignent. Pour réduire les émissions sonores, de nombreuses actions ont été mises en place par les pouvoir publics suite à la concertation constructives</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>entre les différents acteurs. Ces mesures se sont articulées autour d'accompagnements financiers (Plan de Gene Sonore, Taxe sur les Nuisances Sonores) pour isoler ou rénover des habitations exposées aux nuisances sonores. Ces actions doivent être pérennisées et aux plus proches des besoins des collectivités locales et des riverains proches de l'aéroport. Nous soutenons par exemple que les aides financières à l'insonorisation des logements et l'aide au droit de délaissement soient soutenues par l'Etat par une contribution nette. Nous rappelons que les compagnies aériennes, lourdement impactées par la crise économique et sanitaire actuelle ont dû réduire drastiquement leurs opérations pendant plusieurs mois, réduisant ainsi considérablement les nuisances sonores. Face aux pertes de recettes pour ces différents dispositifs financiers, l'Etat doit être l'unique contributeur. L'Etat, en décidant de ne pas poursuivre le projet de Notre-Dame des Landes doit maintenir son action à destination des populations concernées et doit maintenir une prise en charge directe de ces différentes mesures d'aides financières. Ni les collectivités locales, ni les compagnies aériennes basées ne devraient être responsables de la décision de l'Etat sur ce dossier. L'Etat doit également mener rapidement à son terme la refonte des catégories acoustiques afin de répondre aux exigences locales de réduction des émissions sonores. La classification actuelle, qui impacte directement la TNSA, ne répond plus aux innovations et à l'état actuel de l'industrie aéronautique. La France reste l'un des rares pays européens à ne pas moduler et pénaliser efficacement les avions les plus bruyants. Easyjet s'est engagée dès le début dans les processus de consultation et de travail avec les différentes associations de riverains et d'élus. La place particulière de l'aéroport nécessite la co-construction d'un avenir durable répondant aux différents enjeux que représentent une plateforme aéroportuaire urbaine. Avant la crise sanitaire, l'aéroport de Nantes figurait parmi les aéroports les plus dynamiques de France (croissance annuelle respectivement de +15%, +13% et +17% en 2017, 2018 et 2019) signe d'une demande de transport aérien forte, en accompagnement de la croissance économique et démographique du territoire. Le développement de l'offre à Nantes Atlantique ne doit pas être remis en cause car il est fondamental pour maintenir l'attractivité du territoire -relativement enclavé -et répondre au besoin de dessertes en Europe et à l'international. Pour se développer, un territoire métropolitain a en effet besoin d'être connecté aux autres territoires par tout type de transport dont l'aérien pour les échanges internationaux (liés au tourisme, à l'enseignement supérieur et recherche, à l'industrie, aux services) avec une accessibilité optimale (nombre de lignes, diversité des zones de destination, qualité du service). La démarche légitime de compromis en faveur des communautés riveraines ne peut se faire au détriment d'un mode transport pertinent sur des axes où les transports terrestres ne proposent pas d'alternatives directes, rapides et abordables. En fixant des contraintes trop fortes à l'activité</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>aéroportuaire, le risque serait de dégrader la qualité du service, de diminuer l'attrait de la plate-forme pour les compagnies comme pour les clients et donc de reporter le trafic vers d'autres aéroports et ainsi remettre en cause tous les acquis dont le territoire a bénéficié jusqu'à présent. - Instauration du couvre-feu à partir de 2022 Un arrêté de restriction prévoit l'instauration d'un couvre-feu pour les vols commerciaux entre minuit et 6h du matin, interdisant toute programmation de vols à l'arrivée comme au départ dans cette tranche horaire. Ce couvre-feu de nuit est le fruit d'un travail de tous les acteurs afin de trouver un compromis garantissant une réduction importante des nuisances sonores sur les périodes nocturnes tout en préservant l'activité économique des compagnies aériennes basées. Easyjet soutient cette initiative qui répond réellement aux attentes de toutes les parties prenantes. Easyjet se félicite notamment de l'accord trouvé entre les différentes parties pour les vols commerciaux impactés d'un retard important ne permettant pas de pouvoir atterrir en dehors du couvre-feu. Cet aménagement, restera exceptionnelle et ne viendra pas compromettre les engagements des compagnies aériennes. Notre activité est par nature impactée par des aléas opérationnels qui échappent parfois au contrôle des compagnies aériennes, comme des conditions météorologiques défavorables ou d'autres types d'événements imprévisibles en France ou dans l'espace aérien européens ayant un impact local. Cette garantie d'atterrissage dans ce contexte permet le maintien d'une base dont la rentabilité repose sur les horaires de départ et d'arrivée proposés, un critère majeur pour les passagers au départ de Nantes. Cependant les autorités, la DGAC principalement, doivent veiller à la bonne application des dérogations et travailler avec les compagnies aériennes afin de ne pas rendre ces exceptions trop restrictives. La mise en place de restrictions trop importantes, notamment en cas de pénalités pour des atterrissages exceptionnels lors de la période de couvre-feu, viendrait fortement fragiliser le modèle opérationnel des compagnies aériennes basées. De plus, le projet d'arrêté prévoit que cette exception ne s'applique uniquement aux vols programmes entre 21 heures et 23h30. Cette limite ne semble pas proportionnée ni justifiée au regard des enjeux et de l'objectif de cet arrêté. Les contraintes opérationnelles et indépendantes de la compagnies aériennes peuvent avoir des répercussions importantes, et impacter des vols programmés en dehors ce créneau de 21h -23h30. Ainsi, afin de couvrir l'ensemble des situations et réalités, il est important que les dérogations aux atterrissages pendant le couvre-feu s'appliquent à tous les vols programmés jusqu'à 23h59. L'impossibilité totale d'atterrir à Nantes entrainerait un déroutement sur des plateformes aéroportuaires éloignées telles que Paris ou Bordeaux. En plus de l'impact opérationnel sur les rotations suivantes, du cout financier et des désagréments pour les passagers ces déroutements génèreraient davantage de pollution avec le rapatriement par bus des passagers vers</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>Nantes et des vols à vide des avions déroutés pour rejoindre leur base de Nantes afin de se repositionner et réaliser les vols suivants. Un dialogue entre la DGAC et les compagnies aériennes doit se poursuivre pour veiller au bon respect des engagements pris. - Maintien du couvre-feu de minuit à 6h du matin La mise en place d'un couvre-feu est le fruit d'un travail en intelligibilité entre les différentes parties prenantes. Ce projet saura répondre aux attentes des communautés riveraines et permettra de maintenir l'activité économique et le rôle structurant du transport aérien dans la société des compagnies aériennes basées. Ce projet de couvre-feu ne saurait être déjà revu et étendu à d'autres tranches horaires. L'extension des horaires du couvre-feu aurait un impact significatif sur les capacités opérationnelles des compagnies aériennes basées. Le programme de vols d'une compagnie aérienne basée s'articule autour d'une maximisation du nombre de vols afin de maintenir une certaine attractivité et présence sur la plateforme aéroportuaire. L'extension du couvre-feu pourrait amener à supprimer plusieurs rotations quotidiennes et ainsi remettre en cause l'implantation sur la plateforme de Nantes Atlantique. L'instauration d'un couvre-feu est déjà une étape importante dans la réduction des nuisances sonores. L'impact et les effets devront être étudiés et discutés par les différentes parties. Ce travail d'études et d'échanges sera nécessaire pour évaluer dans un cadre constructif la réelle portée de ce couvre-feu. D'autres mesures de réduction des nuisances comme la refonte des catégories acoustiques associées à la TNSA et les redevances aéroportuaires permettront d'atteindre des objectifs de performances acoustiques. Il est ainsi important que les politiques publiques et différentes actions de réduction des nuisances sonores soient avant tout progressive et privilégient l'incitation plutôt que l'interdiction. - Privilégier l'innovation et les mesures de réductions des nuisances sonores Les politiques publiques de réduction des nuisances sonores autour des plateformes aéroportuaires disposent de différents instruments pour réduire à la source ces nuisances. Le transport aérien s'est engagé depuis plusieurs années dans le développement et l'investissement dans des technologies de réduction des émissions sonores. Nous privilégions l'investissement et l'initiative à l'interdiction qui ne répond qu'à une partie de la problématique tout en privant la plateforme d'une politique ambitieuse d'émulation. Easyjet a réduit de plus 30% son empreinte carbone par passager/kilomètre depuis 2000 en grande partie grâce à son investissement continu dans le renouvellement des flottes et les optimisations de procédure de vol et au sol. Le remplacement d'Airbus A319 et A320 classiques par des Airbus A320neo et A321neo permet de réduire de plus de 50% le bruit durant toutes les phases de vol. Ces aéronefs de nouvelle génération sont la clé dans la lutte contre les nuisance sonores, et leur déploiement en France doit être encouragé par des mesures incitatives. Ces aéronefs de nouvelle génération permettent également de réduire les autres</p>

Date	Heure	Titre	Texte
			<p>types d'émissions comme celles de particules fines ou de CO2. D'autres types d'investissements permettent également de réduire les émissions sonores, comme l'ajout de Sharklets sur les Airbus A320 de génération actuelle ou bien les procédures d'approche en descente continue. L'engagement et les investissements des compagnies aériennes doivent être encouragés par les politiques publiques afin de perpétuellement financer la recherche et l'innovation. Ainsi, les différentes mesures de restrictions doivent d'abord être précédées par des mesures d'incitation et de reconnaissance des transformations engagées par les compagnies aériennes. La révision des catégories acoustiques d'ici la fin 2021 permettra notamment de favoriser les mouvements d'aéronefs performants sur le plan acoustique, et de pénaliser les mouvements des aéronefs les plus bruyants. Il est primordial que la DGAC considère cette réforme comme un incitatif et une reconnaissance des aéronefs des compagnies les plus engagées, et non seulement comme un instrument de pénalisation des flottes les plus anciennes. Nous recommandons ainsi à la DGAC de prendre en considération les attentes des parties prenantes locales et des compagnies aériennes dans ce projet de réforme. Enfin, il est important de souligner qu'Easyjet est un partenaire de long terme des territoires français. Nos activités basées font l'objet d'un engagement fort comme le démontre notre histoire en France où nous avons établi sept bases : la première Paris-Orly en 2003, Lyon en 2008, Nice et Toulouse en 2012, Bordeaux en 2018 et enfin Nantes en 2019. L'ensemble soutenu par des investissements conséquents et continus au bénéfice des régions où nous sommes basées et plus globalement des 21 aéroports français que nous desservons. Nous nous efforçons de construire une offre commerciale pertinente sans transiger sur une politique environnementale ambitieuse et volontaire devant ainsi les obligations légales. Il serait préjudiciable pour la région et pour la qualité du dialogue avec les communes qu'une compagnie comme la nôtre soit menacée dans son implantation locale alors même que nous sommes dans une démarche de conciliation et d'amélioration constante en matière de nuisance sonore. Le projet d'arrêté de restrictions portant à la mise en place d'un couvre-feu est le fruit d'un travail de concertation et d'engagements importants pour la réduction des émissions sonores autour de la plateforme de Nantes Atlantique. Easyjet est pleinement engagée dans cette mission, et parviendra à remplir ces objectifs par des actions privilégiant l'innovation et le renouvellement des flottes. Les résultats attendus pour ce couvre-feu permettront de répondre aux attentes des riverains. Cette mesure conjuguée aux efforts des compagnies aériennes permettra de maintenir ce cadre sans l'étendre ni le prolonger. Easyjet reste à l'écoute des parties locales pour continuer à construire un futur responsable de l'aéroport de Nantes Atlantique.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
29/07/2021	10:36	NON au couvre feu	Cela fait maintenant quelques années que nous avons une bonne offre de vols directs à Nantes, évitant d'aller à Roissy en voiture ou en avion. Soyons vigilants à ne pas revenir en arrière en élargissant le couvre-feu.
29/07/2021	12:53	Couvre feu totalement insuffisant	Le trafic s'est fortement accentué ces dernières années, avec des avions décollant très régulièrement (toutes les 5' à certaines heures) sur notre maison. Le village de Passay prend de plein fouet cette augmentation de vols, alors même qu'il ne bénéficie d'aucune mesure compensatoire pour réduire le bruit. Je ne compte plus les matins où nous sommes réveillés par le bruit qui commence dès 6h (avec pourtant des fenêtres et volets fermés), et ne permet pas un sommeil réparateur. Ce qui se dégage des choix autour de cet aéroport me laisse penser à une concertation de façade, qui ne se soucie en réalité que du développement économique aux détriments de la population locale.
29/07/2021	12:54	Couvre feu totalement insuffisant	Le trafic s'est fortement accentué ces dernières années, avec des avions décollant très régulièrement (toutes les 5' à certaines heures) sur notre maison. Le village de Passay prend de plein fouet cette augmentation de vols, alors même qu'il ne bénéficie d'aucune mesure compensatoire pour réduire le bruit. Je ne compte plus les matins où nous sommes réveillés par le bruit qui commence dès 6h (avec pourtant des fenêtres et volets fermés), et ne permet pas un sommeil réparateur. Ce qui se dégage des choix autour de cet aéroport me laisse penser à une concertation de façade, qui ne se soucie en réalité que du développement économique aux détriments de la population locale.

Date	Heure	Titre	Texte
29/07/2021	15:24	Couvre feu dès 22h30	<p>Habitant des Couets et survolé de très près lors des atterrissages, je peux témoigner de l'impact physique et psychologique du survol des avions. Je considère que c'est à partir de 22h30 ou au plus tard 23h00 qu'il faut stopper le survol des habitations autour de l'aéroport. A 23h00 nous devons avoir droit à une pause et au calme. D'autant que l'on peut considérer que de nombreuses personnes sont en début de sommeil. Quand les bruits de la ville et de l'activité humaine sont en veille, le passage d'un avion à ce moment est d'une grande violence; c'est du moins comme cela que je le ressens. Le bruit est psychologiquement très dur à endurer sans parler des troubles du sommeil qu'il peut produire. C'est donc à 23h00 voire 22h30 que doit se déclencher le couvre feu. Ce couvre feu doit bien sûr s'appliquer à l'ensemble des compagnies. Il est insupportable de subir des atterrissages de compagnie comme volotéa et easy jet en provenance de destinations touristiques à 1h00, 2h00 du matin. On peut s'interroger sur la nécessité impérieuse de faire atterrir ces avions de transport de touristes en pleine nuit au détriment des population survolés. Quelles priorités veut-on se donner face à l'urgence pour notre planète: développer le tourisme de masse et les vols aériens qui y contribuent ? Le scénario A défendu par l'étude ne me convient donc pas. Par ailleurs, puisque le projet de Notre des Landes a été retoqué, je pense qu'il faut reconsidérer la dérogation à l'utilisation du système d'assistance de précision automatique ILS qui est plus approprié en particulier en cas de météo mauvaise. Cela évitera l'extrême nuisance et parfois certaines frayeurs quand les avions survolent les habitations de très très près. Par ailleurs, face au développement du nombre de vols qui est visé par l'Etat, il serait à tout le moins bénéfique que ce ne soit pas toujours les mêmes populations qui soient survolées. Je fais le voeu en tous les cas que les objectifs visés en terme développement du transport aérien ne soient pas atteints car c'est un mode de transport générant de nombreuses nuisances et qui pollue aujourd'hui la vie de nombreux habitants.</p>

Date	Heure	Titre	Texte
29/07/2021	15:37	pas d'extension du couvre-feu, pas de renforcement des restrictions	La mise en place d'un couvre-feu 00H/06H sur NTE à l'horizon du 1er semestre 2022 va dans le sens de la bonne conduite environnementale que respecte le transport aérien, les aéroports en particulier. Cependant, dans le projet Nantes, l'absence d'autorisation d'atterrissage entre 00H et 06H pour les compagnies aériennes basées en cas de retard « dépendant de la volonté du transporteur » est une erreur et il est bien sûr évident que cela doit être permis. Par ailleurs, l'extension de la période de couvre-feu à 7heures du matin au lieu de 06h est là aussi une erreur avec un impact économique fort qui pèsera évidemment sur la connectivité du territoire nantais. La conjonction de ces deux mesures pourrait à terme avoir pour conséquences : 1/ La menace forte du modèle économique d'une base aérienne et la disparition d'un certain nombre d'entre elles (Air France, easyJet, Transavia, Volotea) qui participent au développement économique des territoires 2/ Un aménagement du Territoire durablement impacté par l'abandon de connexion aux hubs, la fermeture de routes purement business et la réduction de voilure des réseaux de lignes d'avions basés 3/ Un impact social encore plus lourd que celui estimé par la DGAC à une perte de 200 emplois directs et 150 indirects par la seule mise en place du couvre-feu 00H/06H 4/ L'utilisation du modèle de couvre-feu nantais pour tout futur couvre-feu d'autres aéroports régionaux français 5/ La fragilisation de l'activité aérienne à l'échelle nationale si ce couvre-feu venait à faire jurisprudence et s'appliquer à terme aux aéroports régionaux Espérant que l'intelligence au service du territoire l'emporte salutations
29/07/2021	16:17	consultation publique projet arrêté aéroport nantes	Bonjour, Je suis favorable à toute mesure ayant pour objet la suppression des nuisances sonores dues à l'aéroport.
29/07/2021	17:03	doit faire des efforts	6h de calme quasi garanti est-ce suffisant pour que les habitants autour de la zonz C du PGS et ne bénéficiant pas d'aide à l'isolation acoustique puissent avoir des nuits de sommeil réparateur. On peut prédire que les atterrissages d'avions basés sur NA et les décollages vont avoir une concentration à l'approche de minuit, et que le trafic entre 6h et 7h sera également dense. Il est d'autant plus regrettable que l'interdiction des vols d'aéronefs de marge cumulée inférieure à 13 EPNDb n'ait pas été étendue de 22h à 7h. Si à l'avenir, les vols avec une alternative train inférieure à 2h30 devaient être supprimés, je propose que les 'vols gouvernementaux' soient supprimés à l'article 4, dans un souci de cohérence.

Date	Heure	Titre	Texte
29/07/2021	19:00	Couvre feu: des horaires à revoir pour la santé des personnes survolées	Ce couvre feu demandé par 24 maires de l'agglomération, s'il est appliqué, ne protégera pas suffisamment les personnes survolées et elles seront de plus en plus nombreuses à terme avec des chevelures qui couvriront largement tout le sud Loire et la ville de Nantes bien sûr! Ce couvre feu ne tient pas compte des huit heures de sommeil indispensables aux enfants comme aux adultes pour être en bonne santé. Il serait donc souhaitable de revoir ceux ci en étudiant la possibilité d'un couvre feu allant de 22h à 7h du matin, les nuisances sonores commençant bien avant les premiers décollages (parole d'une bouguenaisienne hors PGS mais pas hors nuisances!)
29/07/2021	20:58	Nuisances Trentemoult	Bonjour, les nuisances à trentemoult sont déjà très désagréables, nous ne souhaitons pas que la ligne passe juste au dessus. Les avions nous les entendons la nuit et lorsque nous avons la fenêtre ouverte nous sommes automatiquement réveillés. _ bien à vous,
29/07/2021	22:11	6h00 reste tôt	Habituellement le tapage nocturne est pris en compte de 22h00 à 7h00.... 6h00 pour être réveillé par un avion me semble bien tôt pour des écoliers qui devront attendre 2 heures avant d'aller à l'école. Il me semble avoir lu à maintes reprises qu'un sommeil de qualité est primordial pour les apprentissages. D'autres part il semblerait que la mode soit au durable, aux économies de carbone ; moins de plages horaires, moins de vols, moins de kérosène consommé, moins de bruits. Nantes veut passer pour une ville verte, qu'elle le soit vraiment et pas en se contentant de faire des pistes cyclables. Supprimer un vol est bien plus efficace que faire quelques kms à vélo (d'ailleurs combien faut-il faire de kms à vélo pour compenser 1 seul vol au départ de Nantes ?). Donc couvre-feu de 22h00 à 7h00 !!! J'en profite : la décision du non-transfert a été prise par le Président de la République le 17 janvier 2018. Le trafic aérien devrait être gelé au nombre de passagers de l'année précédente !

Date	Heure	Titre	Texte
29/07/2021	23:01	Seule solution pour réduire le risque et les nuisances et sauver le climat : réduction du trafic aérien	<p>D'après le Shift Project, la contribution du transport aérien au dérèglement climatique est importante (de l'ordre de 6% du forçage radiatif au niveau mondial). Rapportée au passager et au temps de déplacement, la consommation de pétrole engendrée par le transport aérien est très supérieure à n'importe quel autre moyen de transport. Étant donné la difficulté à dégager des voies de progrès technique supplémentaires, la réduction progressive du trafic est le principal levier de réduction des émissions de CO2 et des effets climatiques hors-CO2 du transport aérien (Shift project). Soutenir et développer le transport aérien est en donc contradiction avec l'accord de Paris et le maintien d'un climat vivable sur la Terre. L'heure n'est donc pas à l'aménagement de nouveaux couloirs aériens pour permettre le développement du trafic, mais à sa réduction. Réduire le trafic aérien est le moyen le plus sûr et le plus économique de réduire le bruit et les nuisances causées aux nantais par le survol de la ville (je parle d'expérience, j'habite sous les avions). Le Shift Project propose des mesures très concrètes que l'Etat pourrait mettre en place dès maintenant pour réduire le trafic aérien et tenir les engagements de l'accord de Paris pour sauver le climat :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Supprimer d'ici fin 2022 des liaisons aériennes domestiques là où l'alternative ferroviaire est satisfaisante (voyage <4h30 à une fréquence suffisante), quelle que soit la compagnie aérienne. Exemption pour les seuls passagers en correspondance. En France, pour le même trajet, un voyage en train émet en moyenne près de 40 fois moins de CO2 qu'un voyage en avion. GAIN CO2 D'ICI 2025 : 0,9 MtCO2 2. Interdire les vols « aviation d'affaires » pour motifs privés. Les émissions par passager sont en effet au moins 20 fois plus importantes que celles d'une classe économique. Par ailleurs, 96% des vols en jet sont réalisés à des fins privées. GAIN CO2 D'ICI 2025 : 0,4MtCO2 3. Imposer la décroissance de la consommation moyenne annuelle de carburant, pour tous les vols touchant le territoire français. Le mécanisme réglementaire correspondant, se resserrant d'année en année, devra être conçu en concertation avec les acteurs du secteur. GAIN CO2 D'ICI 2025 2,7MtCO2 4. Informer et sensibiliser le consommateur à hauteur des enjeux : -réglementation renforcée de la publicité pour le transport aérien ; -réglementation renforcée des offres commerciales, notamment via les agences de voyages (affichage systématique de l'empreinte climatique du voyage hors compensation).

Date	Heure	Titre	Texte
29/07/2021	23:37	SIMULACRE DE CONSULTATION - et encore 1.....	<p>j'ai voté en 2016 lors du référendum pour le transfert, - le {{ OUI }} était largement majoritaire. j'ai participé à la consultation de la CNDP en 2019, à celle pour le PPBE en juin 2021. J'ai constamment le sentiment que l'avis des Citoyens honnêtes n'est pas écouté, entendu, pris en compte par nos politiques de tous bords, nos Préfets, les fonctionnaires de la DGAC, bref tous les décideurs. je vis a Rezé, et je suis 'spectatrice' forcée des avions à l'atterrissage et au décollage. en 2019, avec 7,2 millions de PAX (64 000 mouvements), la vie a été un enfer - je n'ose imaginer ce qu'elle sera avec un projet à 9 millions, voire 15 millions à terme si l'aéroport doit rester sur le site actuel, le trafic doit être révisé à la baisse, à savoir {{3,5 millions de passagers, ce qui était le maximum prévu pour Nantes Atlantique, lors du projet de transfert à NDDL}} Afin de respecter la santé de tous les riverains de l'aéroport de Nantes Atlantique, - la {{SANTÉ PASSE PAR UNE QUALITÉ DE SOMMEIL }} -, je demande qu'un {{ COUVRE FEU TOTAL }} soit mis en place entre {{23H00-07H00}}, pour tous les aéronefs au décollage et à l'atterrissage - les {{avions basés doivent être soumis aux créneaux à }}{{ l'atterrissage}} - il est inadmissible que toutes les nuits des avions se posent pour venir rejoindre leur base</p>