

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
29/04/2021	19:56	Transfert de l'aéroport	Nous avons construit notre maison en 2011 car l'aéroport devait partir. Si on avait suNous nous serions pas risqués face aux nuisances sonores et atmosphériques qui mettent en danger notre santé.
30/04/2021	10:30	Consultation	Comment consulter le projet de PPBE pour l'aéroport de Nantes-Atlantique ? Il n'est pas identifié dans les documents disponibles.
30/04/2021	11:04	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 le vie de trop nombreux citoyens.
30/04/2021	12:37	Consultation publique sur le projet de Plan de Prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique pour la période de 2020 à 2024	Bonjour, Voici ma contribution A ce PPEB. De déconvenue en déconvenue. Arrêt de NDL, Consultation public de 2019 non respecté et maintenant ce PPEB. Est il vraiment nécessaire de la commenté sachant qu'aucune des consultation citoyenne n'a été respecté par l'état et n'a qu'un effet attisé la colère social. Revenons PPBE Il est a mon sens nécessaire de bridé le nombre de rotation. avec un plafond de 7 millions de passagers par ans pour ne pas dégrader la situation. Le reste de vol pourrait être déporté sur Rennes et Angers. Car les aéroports de rennes et d'Angers ne gêne personne et n'entache pas leur centre ville... Favorisons le transport ferroviaire vers les autres plateformes respectivement à 1 heure de Nantes qu'est ce qu'une heure pour allez prendre un vol dans le monde d'après... Limiter le développement des compagnies aérienne sur Nantes au profit de rennes et d'Angers Pour le reste de suggestion je vous invite a consulter les association locale qui ont effectuer des propositions concrète sur le PPBE Non au développement à Nantes atlantique pour Nantes et sa métropole !
30/04/2021	17:00	Danger pour nos vies!	C'est une fumisterie!!! Alors que la dgac il y a encore peu nous disait qu'au delà de 3/4 millions de pax, l'aéroport était dangereux aussi bien en terme de sécurité que pour la santé, elle ose projeter le même aéroport ...à 15 millions de pax?!!!!!! De qui se moque-t-on !!!!! Vous n'avez aucune honte ! STOP à ce projet ou alors limitez à 4/5 millions de pax! Et que dire du survol de Nantes ?????????????? C'est criminel.
30/04/2021	17:01	Déplacement impératif de l'aéroport NA	J'habite à Bouguenais/Les Couëts depuis 1981 et ces dernières années ont été infernales en particulier en termes de nuisances sonores. J'ai un petit fils qui ne voulait plus venir nous voir par peur des avions. Il avait été

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			traumatisé en voyant et en entendant un avion très bas au dessus de notre terrasse. {{Trop d'habitants souffrent des nuisances de cet aéroport et il faut absolument envisager son déplacement à moyen terme.}} De plus, je ne comprends pas pourquoi, seules les habitations depuis 2010 bénéficient d'aides et pas les autres.
30/04/2021	17:38	CONSULTATION AEROPORT NANTES	Bonjour , conserver cet aeroport est complètement débile une seule issue le transfert . Nous aurions pu accepter de conserver l'aéroport avec un nombre de passager n'excédant pas 4 millions , au-dela c'est irraisonnable, il y a trop de vols, trop tôt, et trop tard . Les luttes à venir vont être sérieuses , vous devez en avoir conscience . Cordialement
30/04/2021	17:39	CONSULTATION AEROPORT NANTES	Bonjour , conserver cet aeroport est complètement débile une seule issue le transfert . Nous aurions pu accepter de conserver l'aéroport avec un nombre de passager n'excédant pas 4 millions, au-dela c'est irraisonnable, il y a trop de vols, trop tôt, et trop tard . Les luttes à venir vont être sérieuses , vous devez en avoir conscience . Cordialement
30/04/2021	17:53	non à l'aéroport	Aujourd'hui par les conséquences directes dues à la crise, nous retrouvons un ciel sans avions comme il y a une vingtaine d'années lorsque je me suis installé à Bouguenais. Je me rends compte à quel point cette tranquillité est absolument nécessaire et non négociable face à des compagnies aériennes toujours plus voraces et qui continuent leur croissance au détriment de notre SANTÉ et bien sur de L'ENVIRONNEMENT. Si l'emploi reste un enjeu majeur, devons nous le payer au prix de nos vies?
30/04/2021	17:54	non à l'aéroport	Aujourd'hui par les conséquences directes dues à la crise, nous retrouvons un ciel sans avions comme il y a une vingtaine d'années lorsque je me suis installé à Bouguenais. Je me rends compte à quel point cette tranquillité est absolument nécessaire et non négociable face à des compagnies aériennes toujours plus voraces et qui continuent leur croissance au détriment de notre SANTÉ et bien sur de L'ENVIRONNEMENT. Si l'emploi reste un enjeu majeur, devons nous le payer au prix de nos vies?
30/04/2021	18:09	Passage des avions au décollage au dessus de REZE	Bonjour, Est-il possible de vérifier et demander aux pilotes de décoller sur le tracé du périphérique afin de limiter au maximum le survol au dessus des quartiers sud de Rezé (La piroetterie etc) Bien cordialement
30/04/2021	18:09	Passage des avions au décollage au dessus de REZE	Bonjour, Est-il possible de vérifier et demander aux pilotes de décoller sur le tracé du périphérique afin de limiter au maximum le survol au dessus des quartiers sud de Rezé (La piroetterie etc) Bien cordialement
30/04/2021	18:19	Critères définissant les zones du droit de délaissement et d'aide à la revente	Les critères pour définir les zones du droit de délaissement et d'aide à la revente doivent être revus avec les élus concernés. Toutes les personnes propriétaires avant le 17 janvier 2018, date d'abandon du transfert par l'État, doivent être éligibles aux mesures.
30/04/2021	22:23	Où	Où peut on prendre connaissance du projet? Je ne vois pas de lien.Difficile de donner son avis.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
30/04/2021	22:24	Où est le projet ?	Où peut on prendre connaissance du projet? Je ne vois pas de lien.Difficile de donner son avis.
01/05/2021	09:23	Réaction de riverains suite à l'information transmise sur les conditions de survol de Nantes	Je suis propriétaire d'une maison à Nantes proche de l'Erdre, et ai lu les informations du PPBE qu'on a bien voulu porter à ma connaissance. 1. à aucun moment il est fait mention d'un changement du couloir aérien actuel. 2. je m'oppose formellement à ce changement qui provoquerait le survol de ma maison par des aéronefs, ce qui n'est pas le cas actuellement avec le couloir actuel. 3. je trouve largement insuffisantes les mesures annoncées, qui n'intègrent pas les remarques faites par les élus et les associations. 4. si ce changement de couloir devait avoir lieu malgré les oppositions formelles de la population, je demande une indemnité pour nuisances et perte de valeur de mes biens, de 100 000 €minimum. Indemnité que je demande à titre amiable, sauf à ce que je sois contraint de porter l'affaire en justice. 5. je compte informer la population de mon voisinage, qui ne semble pas avoir été mise au courant comme il se doit.
01/05/2021	10:16	Protection des riverains	Il n'est pas possible de protéger des riverains convenablement des nuisances aéroportuaires. Vous allez tuer la ville de Nantes et son agglomération. Le bruit tue eg vous laissez faire.
01/05/2021	11:11	nuisances sonores dans l'habitation	habitant à 1 km de la piste de Nantes Atlantique nous avions il y a 14 ans eu une subvention de l'aéroport pour l'isolation d'une partie de nos ouvertures de la maison. Cette isolation vu le trafic aérien est maintenant obsolète et insuffisante. nous avons demandé en septembre 2019 une nouvelle demande d'insonorisation auprès de Espace 9 qui a été refusée. Quelle injustice.C'est scandaleux car nous subissons une augmentation des nuisances sonores très importantes. Je vous demande de revoir vos normes concernant ces indemnisations et je ne manquerai pas de renouveler ma demande Cordialement
01/05/2021	15:19	Insuffisant	Les mesures destinées à réduire les nuisances sont une bonne chose mais elles devraient être renforcées notamment en prenant en charge l'intégralité des coûts d'insonorisation des particuliers et en réduisant davantage les avions bruyants et polluants. Dans tous les cas des nuisances importantes seront subies par les riverains de l'aéroport surtout dans un contexte d'augmentation du trafic. Seules deux solutions sont envisageables limiter le trafic à un niveau inférieur à celui d'aujourd'hui ou un déplacement de l'aéroport en dehors d'une zone urbaine. Poursuivre son développement en pleine métropole nantaise fera inévitablement subir d'importantes nuisances à de nombreux habitants sans compter les impacts négatifs sur le lac de Grand Lieu
01/05/2021	16:14	Je veux participer à la consultation	Je veux participer à la consultation
01/05/2021	19:38	Refus de l'agrandissement de l'aéroport	Je refuse catégoriquement l'agrandissement de l'aéroport et je demande à ce qu'il soit déplacé loin de la ville. Cordialement
01/05/2021	21:02	Consultation publique sur le projet de Plan de Prévention du bruit dans	Pour le bien des habitants subissant les nuisances sonores depuis des années et cela crescendo (c'est d'ailleurs pour cela que la population locale avait voté pour le déménagement de l'aéroport par référendum), il est nécessaire que tout soit mis en œuvre pour réduire ces nuisances sonores : certains avions sont très bruyants au

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
		l'environnement (PPBE) de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique pour la période de 2020 à 2024	delà des normes acceptables. Certains avions sont tellement bruyants qu'ils me réveillent au petit matin ! (ex AIR FRANCE) Sur notre terrasse lorsque certains avions passent, impossible de s'entendre
02/05/2021	08:56	PPBE NTS ATLANTIQUE	Bonjour, vos solutions pour réduire les nuisances sonores avec 11 millions de passages à terme ne pourront être tenues. Ce qui n'est pas pris en compte aussi pour les Nantais c'est les particules fines émises par l'aérien qui TUE à petit feu, vous n'apporter aucune solution . Nous ne pouvons pas nous soumettre à la décision du gouvernement, qui va sacrifier des populations complètes(Nantes,Rezé,Bouguenais, Saint Aignan...) qui sont respectueuses de la démocratie au détriment de casseur. Nous avons déjà été consulté et le gouvernement n'a pas tenu compte de notre avis. Dons c'est NON NON NON pour votre PPBE et vos prévisions de travaux. La lutte ne fait que commencer.
02/05/2021	11:04	consultation PPBE Nantes Atlantique	Nuisance sonore : mesurer en instantané et non faire une moyenne.A Bouguenais un avion génère 88 dB proche de l'atterrissage, sans avion 45dB donc la moyenne indique une nuisance très inférieure à la réalité. 88dB toutes les 3 minutes c'est difficile à supporter. Qualité de l'air : depuis le COVID plusieurs riverains respirent beaucoup mieux, aucune odeur de kérosène et de rejets toxiques, car les riverains sont plus menacés d'un cancer du poumon que du COVID. Les mesures doivent être faites de façon honnête , prise là où les riverains ont une impression de gênes respiratoires proche décollages et atterrissages. Ne plus accepter de constructions dans la zone de gêne sonore et pourtant sur Bouguenais il y a toujours de nouvelles maisons et immeubles qui se construisent !Pourquoi exposer des nouvelles personnes dans cette galère. Accepter de revoir les anciens dossiers d'insonorisation de l'habitat car certains foyers, dont je fais partie, n'avez pas insonorisés leur maison entièrement (l'aide à l'insonorisation n'était pas prise en charge complètement donc les 20 pour cent restant à notre charge étaient encore onéreux). Admettre que le choix du gouvernement n'a pas été guidé par l'écologie (lac de Grand Lieu aussi méritait d'être préservé d'avantage) mais par tranquillité car les zadistes étaient plus virulents que les contestataires du Sud de Nantes donc leurs activités les empêchaient de mener le combat à plein temps (travail, famille, etc). Mr Macron avait dit dans son projet de campagne que l'aéroport serait transféré, BEAU MENSONGE et manque de courage.Peut être qu'à la retraite je pourrai installer ma tente sur la pelouse de Nantes Atlantique !
02/05/2021	14:55	Maintenant ça suffit !!!!	- Opposition FORMELLE à l'aménagement de l'aéroport, à l'augmentation du trafic qui engendrerait inévitablement des nuisances sonores considérables pour tous les riverains de Nantes et de sa Métropole. Déjà,certains quartiers de la ville de Nantes sont survolés à basse altitude, c'est inadmissible. Faut-il attendre une catastrophe aérienne pour qu'enfin l'état revienne à la raison et prenne les mesures qui s'imposent pour protéger les populations. Pourquoi, l'Etat s'entête t'il à ne pas vouloir développer les aéroports limitrophes, qui pour

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			certaines ne demandent que cela (Rennes, Angers...), afin de repartir le trafic ? Sans doute, que ces têtes pensantes n'ont jamais été exposées à ces nuisances et ne veulent surtout pas savoir... Enfin, il faut penser à préserver notre richesse environnementale (Lac de Grand Lieu et autres sites dont nous sommes fiers), notre santé et surtout celle de nos enfants. Le bruit a des effets tellement néfastes sur notre santé. Les spécialistes s'accordent à dire qu'il peut perturber le sommeil, provoquer des pathologies cardiaques, j'en passe et des meilleures. OÙ EST LA CONSIDERATION DE L'HUMAIN DANS TOUT CELA !!! MESSIEURS LES REPRESENTANTS DE L'ETAT RETOURNEZ À VOTRE DOSSIER AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE QUE VOUS AVEZ SUREMENT 'SURVOLE' SANS MAUVAIS JEU DE MOTS !!!
02/05/2021	14:56	Maintenant ça suffit !!!!	- Opposition FORMELLE à l'aménagement de l'aéroport, à l'augmentation du trafic qui engendrerait inévitablement des nuisances sonores considérables pour tous les riverains de Nantes et de sa Métropole. Déjà, certains quartiers de la ville de Nantes sont survolés à basse altitude, c'est inadmissible. Faut-il attendre une catastrophe aérienne pour qu'enfin l'état revienne à la raison et prenne les mesures qui s'imposent pour protéger les populations. Pourquoi, l'Etat s'entête t'il à ne pas vouloir développer les aéroports limitrophes, qui pour certains ne demandent que cela (Rennes, Angers...), afin de repartir le trafic ? Sans doute, que ces têtes pensantes n'ont jamais été exposées à ces nuisances et ne veulent surtout pas savoir... Enfin, il faut penser à préserver notre richesse environnementale (Lac de Grand Lieu et autres sites dont nous sommes fiers), notre santé et surtout celle de nos enfants. Le bruit a des effets tellement néfastes sur notre santé. Les spécialistes s'accordent à dire qu'il peut perturber le sommeil, provoquer des pathologies cardiaques, j'en passe et des meilleures. OÙ EST LA CONSIDERATION DE L'HUMAIN DANS TOUT CELA !!! MESSIEURS LES REPRESENTANTS DE L'ETAT RETOURNEZ À VOTRE DOSSIER AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE QUE VOUS AVEZ SUREMENT 'SURVOLE' SANS MAUVAIS JEU DE MOTS !!!
02/05/2021	14:58	Maintenant ça suffit !!!!	Opposition FORMELLE à l'aménagement de l'aéroport, à l'augmentation du trafic qui engendrerait inévitablement des nuisances sonores considérables pour tous les riverains de Nantes et de sa Métropole. Déjà, certains quartiers de la ville de Nantes sont survolés à basse altitude, c'est inadmissible. Faut-il attendre une catastrophe aérienne pour qu'enfin l'état revienne à la raison et prenne les mesures qui s'imposent pour protéger les populations. Pourquoi, l'Etat s'entête t'il à ne pas vouloir développer les aéroports limitrophes, qui pour certains ne demandent que cela (Rennes, Angers...), afin de repartir le trafic ? Sans doute, que ces têtes pensantes n'ont jamais été exposées à ces nuisances et ne veulent surtout pas savoir... Enfin, il faut penser à préserver notre richesse environnementale (Lac de Grand Lieu et autres sites dont nous sommes fiers), notre santé et surtout celle de nos enfants. Le bruit a des effets tellement néfastes sur notre santé. Les spécialistes s'accordent à dire qu'il peut perturber le sommeil, provoquer des pathologies cardiaques, j'en passe et des meilleures. OÙ EST LA CONSIDERATION DE L'HUMAIN DANS TOUT CELA !!! MESSIEURS LES REPRESENTANTS DE L'ETAT RETOURNEZ À

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			VOTRE DOSSIER AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE QUE VOUS AVEZ SUREMENT 'SURVOLE' SANS MAUVAIS JEU DE MOTS !!!
02/05/2021	14:59	Maintenant ça suffit !!!!	Opposition FORMELLE à l'aménagement de l'aéroport, à l'augmentation du trafic qui engendrerait inévitablement des nuisances sonores considérables pour tous les riverains de Nantes et de sa Métropole. Déjà, certains quartiers de la ville de Nantes sont survolés à basse altitude, c'est inadmissible. Faut-il attendre une catastrophe aérienne pour qu'enfin l'état revienne à la raison et prenne les mesures qui s'imposent pour protéger les populations. Pourquoi, l'Etat s'entête t'il à ne pas vouloir développer les aéroports limitrophes, qui pour certains ne demandent que cela (Rennes, Angers...), afin de repartir le trafic ? Sans doute, que ces têtes pensantes n'ont jamais été exposées à ces nuisances et ne veulent surtout pas savoir... Enfin, il faut penser à préserver notre richesse environnementale (Lac de Grand Lieu et autres sites dont nous sommes fiers), notre santé et surtout celle de nos enfants. Le bruit a des effets tellement néfastes sur notre santé. Les spécialistes s'accordent à dire qu'il peut perturber le sommeil, provoquer des pathologies cardiaques, j'en passe et des meilleures. OÙ EST LA CONSIDERATION DE L'HUMAIN DANS TOUT CELA !!! MESSIEURS LES REPRESENTANTS DE L'ETAT RETOURNEZ À VOTRE DOSSIER AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE QUE VOUS AVEZ SUREMENT 'SURVOLE' SANS MAUVAIS JEU DE MOTS !!!
02/05/2021	15:00	Maintenant ça suffit !!!!	Opposition FORMELLE à l'aménagement de l'aéroport, à l'augmentation du trafic qui engendrerait inévitablement des nuisances sonores considérables pour tous les riverains de Nantes et de sa Métropole. Déjà, certains quartiers de la ville de Nantes sont survolés à basse altitude, c'est inadmissible. Faut-il attendre une catastrophe aérienne pour qu'enfin l'état revienne à la raison et prenne les mesures qui s'imposent pour protéger les populations. Pourquoi, l'Etat s'entête t'il à ne pas vouloir développer les aéroports limitrophes, qui pour certains ne demandent que cela (Rennes, Angers...), afin de repartir le trafic ? Sans doute, que ces têtes pensantes n'ont jamais été exposées à ces nuisances et ne veulent surtout pas savoir... Enfin, il faut penser à préserver notre richesse environnementale (Lac de Grand Lieu et autres sites dont nous sommes fiers), notre santé et surtout celle de nos enfants. Le bruit a des effets tellement néfastes sur notre santé. Les spécialistes s'accordent à dire qu'il peut perturber le sommeil, provoquer des pathologies cardiaques, j'en passe et des meilleures. OÙ EST LA CONSIDERATION DE L'HUMAIN DANS TOUT CELA !!! MESSIEURS LES REPRESENTANTS DE L'ETAT RETOURNEZ À VOTRE DOSSIER AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE QUE VOUS AVEZ SUREMENT 'SURVOLE' SANS MAUVAIS JEU DE MOTS !!!
02/05/2021	18:17	non au ppbe de l'aérodrome de nantes atlantique	Le pouvoir à reculé devant 100 marginaux : 200000habitants vont mal vivre... A la tête de l'état un opportuniste se dédit ... Un référendum sur le transfert est bafoué ...Dans une démocratie ?... --ECOLOGIE?...Ne faut-il pas réduire le trafic aérien pour ne pas exploser la planète ?... Pas de travaux dans un lieu inadapté ,mais transfert dans un site adapté

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
03/05/2021	09:13	PPBE aéroport Nantes Atlantique	Etant donné que nous devons diminuer les effets de la pollution sur l'environnement, la diminution du bruit doit aussi passer par une diminution du trafic. Cela devrait faire partie des mesures sanitaires concernant le bruit. Je propose la création de planning horaires pour l'atterrissage et décollage des avions plus adaptés aux horaires diurnes de la France avec modélisation des possibilités au niveau international.
03/05/2021	10:34	Déménagement aéroport	Seul le déménagement de l'aéroport permettra la diminution du bruit. Comment voulez-vous vivre avec des avions au-dessus de nos têtes ?
03/05/2021	15:49	Aéroport de Nantes	Après m'avoir demandé mon avis par voie référendaire sur la nécessité, ou pas, de déplacer l'aéroport de Nantes, l'État n'a pas tenu compte de mon avis favorable, et largement partagé, pour ce transfert. Le même État, après s'être couché devant des terroristes ennemis de la démocratie, me demande si je suis d'accord pour subir le bruit des avions à l'avenir. En dehors d'un avis négatif, qu'elle autre réponse pourrait-être obtenue ? Pas plus que tous les nantais, je ne suis pas idiot, et encore moins masochiste ! 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 les condamne à la dégradation de leur santé... à Rezé
03/05/2021	23:18	perseverare diabolicum	L'histoire des renoncements laisse l'aéroport historique de Nantes dans son périmètre urbain avec pour particularité unique de survoler la métropole diamétralement pour 50% des atterrissages. Une situation encore aggravée avec la nécessité de se remettre dans l'axe de la piste, information dont le public n'a pas connaissance. Avec les trafics envisagés cela va créer à certains moments sur le centre historique, commercial et résidentiel des trains de survol à basse altitude avec des nuisances inacceptables qui condamneront inmanquablement ces secteurs essentiels au cœur de la ville. Sans parler du risque accidentel avéré, l'ensemble des nocivités liées à cet assujettissement sur des zones densément peuplées va déterminer une opposition générale légitime qui rend à l'évidence le projet non viable à moyenne échéance. Il apparaît indispensable de : - prendre en compte les demandes des élus, représentation démocratique du pays. - Envisager dès maintenant la recherche pour un aéroport du grand ouest, outil essentiel à son désenclavement pour son développement économique et à l'aménagement aérien du territoire.
04/05/2021	08:56	Dossier inaccessible	Bonjour, J'essaie de consulter le dossier depuis ce WE, sans succès. Il n'y a pas de lien pour consulter les pièces du dossier, ou je n'ai pas réussi à le trouver. Merci de bien vouloir soit ajouter le lien de consultation des pièces du dossier, soit le rendre plus clair. Cordialement
04/05/2021	13:10	Mesures droit de délaissement et aide à la revente :	Mesures concernant le droit de délaissement et l'aide à la revente : que les critères retenus pour définir les zones soient revus avec les élus, que tout propriétaire avant la date d'abandon du transfert par l'Etat (17 janvier 2018) soit éligible à ces mesures. Cordialement.
04/05/2021	22:53	transfert aeroport	je dis toujours non à l'extension de l'aéroport nantes atlantique suis toujours pour le transfert

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
05/05/2021	10:53	DC Bouguenais	D'abord, il y a les recommandations de notre représentation démocratique, élus de tous bords confondus, dont le gouvernement n'a pas tenu compte. Ensuite nous avons déjà répondu à un référendum, nous avons déjà répondu à plusieurs consultations et le gouvernement n'en a jamais tenu compte. Alors à quoi bon participer à une nouvelle consultation. Nous faire croire que, cette fois ci, l'état va nous écouter, c'est nous prendre pour des idiots ! Plus de 50 % des atterrissages vont survoler (à basse altitude) le centre historique, commercial et résidentiel avec des nuisances reconnues et inacceptables. Sans parler du risque d'accidents. Il faut arrêter tous ces bavardages inutiles. Dire que « les avis sont partagés » est ridicule, nous ne partageons absolument pas l'avis de l'état. Quand va-t-on enfin retrouver la raison, les valeurs de la démocratie, et envisager de construire un aéroport moderne et écologique pour le Grand Ouest ?
05/05/2021	11:16	Participation à la consultation sur les restrictions d'exploitation de l'aéroport Nantes Atlantique	J'approuve le projet de restriction des vacations aériennes entre 0 h 00 et 6 h 00. Je suis propriétaire d'une maison individuelle située dans Nantes sud. D'autant que l'aéroport poursuivra son développement commercial après la pandémie, étant la seule structure régionale desservant le territoire national.
05/05/2021	11:18	Participation à la consultation sur les restrictions d'exploitation de l'aéroport Nantes Atlantique	J'approuve le projet de restriction des vacations aériennes entre 0 h 00 et 6 h 00. Je suis propriétaire d'une maison individuelle située dans Nantes sud. D'autant que l'aéroport poursuivra son développement commercial après la pandémie, étant la seule structure régionale desservant le territoire national.
05/05/2021	18:26	MADAME	Pour limiter la gêne sonore auprès des riverains une seule solution : le transfert de cet aéroport ou limiter VRAIMENT le nombre de vols. Pendant le confinement, fin avril, à Rezé : entre 7h et 8 h du matin, 1 bus par heure (ligne 98) pour se diriger vers Nantes alors que 4 avions sont passés au dessus de ma tête. Marre d'augmenter le son de la TV ou de parler plus fort quand un avion passe en soirée. Marre de ne plus entendre le chant d'un oiseau (non ! eux n'ont plus ne s'habitue pas !) quand arrivent les week-ends de mai/juin. Impossible de faire dormir des copains des enfants sous 1 tente la nuit dans le jardin : ils seront réveillés plusieurs fois dans la nuit. Et puis, les nuits sont chaudes l'été, mais pour les riverains de cet aéroport, il est impossible de dormir les fenêtres ouvertes... L'isolation des habitations n'est pas une solution. Profiter du jardin est devenu impossible pour les riverains. Je ne parle pas de la faune et de la flore...comment est il possible que le kérozène déversé ne nuise pas au lac classé réserve naturelle nationale !?! J'habite Rezé depuis 50 ans : les avions depuis une dizaine d'années volent trop souvent, trop bas et sont trop bruyants !
05/05/2021	18:27	LIMITER VRAIMENT LE NOMBRE DE VOLS	Pour limiter la gêne sonore auprès des riverains une seule solution : le transfert de cet aéroport ou limiter VRAIMENT le nombre de vols. Pendant le confinement, fin avril, à Rezé : entre 7h et 8 h du matin, 1 bus par

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			heure (ligne 98) pour se diriger vers Nantes alors que 4 avions sont passés au dessus de ma tête. Marre d'augmenter le son de la TV ou de parler plus fort quand un avion passe en soirée. Marre de ne plus entendre le chant d'un oiseau (non ! eux n'ont plus ne s'habitue pas !) quand arrivent les week-ends de mai/juin. Impossible de faire dormir des copains des enfants sous 1 tente la nuit dans le jardin : ils seront réveillés plusieurs fois dans la nuit. Et puis, les nuits sont chaudes l'été, mais pour les riverains de cet aéroport, il est impossible de dormir les fenêtres ouvertes... L'isolation des habitations n'est pas une solution. Profiter du jardin est devenu impossible pour les riverains. Je ne parle pas de la faune et de la flore...comment est il possible que le kérozène déversé ne nuise pas au lac classé réserve naturelle nationale !?! J'habite Rezé depuis 50 ans : les avions depuis une dizaine d'années volent trop souvent, trop bas et sont trop bruyants !
05/05/2021	18:28	LIMITER VRAIMENT LE NOMBRE DE VOLS	Pour limiter la gêne sonore auprès des riverains une seule solution : le transfert de cet aéroport ou limiter VRAIMENT le nombre de vols. Pendant le confinement, fin avril, à Rezé : entre 7h et 8 h du matin, 1 bus par heure (ligne 98) pour se diriger vers Nantes alors que 4 avions sont passés au dessus de ma tête. Marre d'augmenter le son de la TV ou de parler plus fort quand un avion passe en soirée. Marre de ne plus entendre le chant d'un oiseau (non ! eux n'ont plus ne s'habitue pas !) quand arrivent les week-ends de mai/juin. Impossible de faire dormir des copains des enfants sous 1 tente la nuit dans le jardin : ils seront réveillés plusieurs fois dans la nuit. Et puis, les nuits sont chaudes l'été, mais pour les riverains de cet aéroport, il est impossible de dormir les fenêtres ouvertes L'isolation des habitations n'est pas une solution. Profiter du jardin est devenu impossible pour les riverains. Je ne parle pas de la faune et de la flore...comment est il possible que le kérozène déversé ne nuise pas au lac classé réserve naturelle nationale !?! J'habite Rezé depuis 50 ans : les avions depuis une dizaine d'années volent trop souvent, trop bas et sont trop bruyants !
05/05/2021	23:36	Intolérable le survol de la ville	Je ne peux pas comprendre que l'on autorise le survol du centre de Nantes, ce qui avec une fréquence accru des vols. Ce qui pourrait occasionné des accidents aériens en plus des nuisances sonores. nous somme actuellement entrain de construire un nouvelle hôpital dans un couloir aérien cela n'a aucun sens. Nous avons pensé aux malades hospitalisés en autorisant ce nouveau couloir. de l'autre côté nous allons protégè comment les animaux du lac de Grandlieu ? je ne parle pas des habitants en bout de piste peu de personne seront indemnisé. c'est pour toutes ses raisons, qu'il faut le déplacer et ne pas continué à investir dans ce projet.
05/05/2021	23:37	Intolérable le survol de la ville	Je ne peux pas comprendre que l'on autorise le survol du centre de Nantes, ce qui avec une fréquence accru des vols. Ce qui pourrait occasionné des accidents aériens en plus des nuisances sonores. nous somme actuellement entrain de construire un nouvelle hôpital dans un couloir aérien cela n'a aucun sens. Nous avons pensé aux malades hospitalisés en autorisant ce nouveau couloir. de l'autre côté nous allons protégè comment les animaux du lac de Grandlieu ? je ne parle pas des habitants en bout de piste peu de personne seront indemnisé. c'est pour toutes ses raisons, qu'il faut le déplacer et ne pas continué à investir dans ce projet.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
06/05/2021	11:08	Contribution PPBE Aéroport Nantes Atlantique	Je demande à ce que les critères retenus pour définir ces zones soient revus avec nos élus et que tout propriétaire avant la date d'abandon du transfert par l'Etat (17 janvier 2018) soit éligible à ces mesures. La réactualisation des cartes INSEE et IRIS sur l'année 2019 est indispensable, sachant que les prévisions faites sont sur la base de données démographiques 2016. Il paraît nécessaire également d'étudier : - La mise en place de procédures et trajectoires de moindre bruit au décollage face au nord - Les impacts sur la santé et l'environnement
06/05/2021	11:14	Un PPBE bâclé et sans ambition - Protégeons vraiment	Les petites mesures jetées dans le PPBE ne permettront pas de protéger les populations survolées contre les nuisances aériennes. Il est irraisonnable et irresponsable au niveau de la sécurité, de la santé et de la qualité de vie de maintenir le survol des populations. Comment dire que l'on va limiter les nuisances et en même temps avoir un objectif à 11 voire 15 millions de passagers. L'habite Bouguenais et avec le peu d'ambition du PPBE, le quartier des Couets va devenir le «Goussainville» de l'Ouest. On va délocaliser les établissements publics et abandonner la population sous les avions. Le transfert a été déclaré d'utilité publique et une consultation des habitants du 44 en a confirmé la légitimité démocratique. En renonçant au transfert de l'aéroport, le gouvernement a trahi les électeurs. Il avait promis la répartition des vols avec d'autres aéroports, il avait promis des compensations exemplaires et trois ans plus tard, on constate évidemment que les riverains sont négligés et que le compte n'y est pas. Rien que sur le droit au délaissement et l'aide à la revente, comment peut on proposer des critères d'éligibilité si restrictifs. Pour la date d'achat, le critère d'antériorité est profondément inéquitable pour les habitants installés avant 2011 qui ont vécu l'augmentation exponentielle des nuisances. Aussi, la durée d'application des mesures doit couvrir toute la durée du PPBE. Concernant la double approche, je suis totalement contre cette idée. La double approche est une singularité qui complexifie les procédures et donc est potentiellement source d'incident/accident. L'approche désaxée ne garantit pas une sécurité maximale, elle a été imposée en 1989 alors que le trafic était faible et qu'un transfert était à l'étude. C'est d'autant plus insensé qu'on construit aujourd'hui à tout va sous cet axe : prairie au duc, république, ZAC des îles et aussi futur CHU. Il faut , comme dans tous les grands aéroports, une descente guidée et sécurisée et donc abandonner l'approche actuelle. SECURITE FIRST !!!! Et le mieux c'est que cette approche ILS ne traverse pas d'est en ouest une grande métropole française.
06/05/2021	22:35	Projet absurde dangereux polluant	Ce projet est totalement ubuesque. Vous allez faire survoler plus de population. Une augmentation du trafic multiplier par 2 par rapport à 2019 15 million de voyageurs pour rappel NDDL était prévu pour 9 millions de passagers. C est donc plus de désagréments et gênes pour les riverains. Ces derniers sont complètement oubliés. Que faire de travaux d isolations phoniques qui ne donneront pas satisfaction. Allons nous devoir nous enfermer tout les jours d ete en laissant nos jardins aux particules fines polluantes et nocives qui entreront malgre tout

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			dans nos logements. Arrêtez de nous prendre pour des imbéciles et de crédules citoyens. Non à ce projet non à une vie dégradée non à la mort de nos quartiers.
06/05/2021	22:36	Projet absurde dangereux polluant	Ce projet est totalement ubuesque. Vous allez faire survoler plus de population. Une augmentation du trafic multiplier par 2 par rapport à 2019 15 million de voyageurs pour rappel NDDL était prévu pour 9 millions de passagers. C est donc plus de désagréments et gênes pour les riverains. Ces derniers sont complètement oubliés. Que faire de travaux d isolations phoniques qui ne donneront pas satisfaction. Allons nous devoir nous enfermer tout les jours d ete en laissant nos jardins aux particules fines polluantes et nocives qui entreront malgre tout dans nos logements. Arrêtez de nous prendre pour des imbéciles et de crédules citoyens. Non à ce projet non à une vie dégradée non à la mort de nos quartiers.
07/05/2021	10:16	PPBE NANTES ATLANTIQUE	Bonjour, je ne trouve pas les documents soumis à consultation. cdt
07/05/2021	10:36	PPBE NANTES ATLANTIQUE	Je n'ai pu télécharger le document
07/05/2021	13:59	consultation enquete publique	En tant qu'habitant de Trentemoult, très impacté par les vols, je souhaiterais consulter le registre de l'enquete publique
07/05/2021	22:51	Non au survol de Nantes	La crise sanitaire a permis à notre belle ville de Nantes de revivre sans survol. Et il est urgent que ça dure... Cette concertation est une aberration. Elle ouvre de nouveau la voie à une exploitation encore plus importante de Nantes Atlantique. Les quelques mesures (pas de décollage de minuit à 6h et les mesurette d'aide financière) sont un camouflet pour les riverains. NDDL n'aura pas lieu mais laissez les nantais et métropolitains tranquilles ou repensez un aéroport ailleurs. Il est temps de réduire l'impact écologique, l'aerien en fait partie, toutes ces décisions sont contradictoires. Lachez-nous, arrêtez ce développement absurde! Ces encadrements par projets et concertations ne servent qu'à nuire à la démocratie (cf la dernière concertation de la métropole sur les lignes de tramway ou les métropolitains ont clairement expliqué que la priorité n'était pas là). Mme Rolland s'en moque. Donc si concertation il y a, écoutez les avis, et écoutez aussi le vote des nantais qui ne veulent plus de ces survols !
07/05/2021	23:21	Stop	Arrêtons ce cinéma, le transfert est indispensable on le sait tous depuis des années avec ou sans hausse du trafic
10/05/2021	10:06	un PPBE très peu volontariste	une ILS dans l'axe de l'approche 21 ABSURDE, alors que les trajectoires satellitaires de précision arrivent. Toujours pas de procédures NADP Toujours pas de modernisation des procédures de décollage 03 Rien de volontariste sur les marges de nuit Rien de volontariste sur les tours de piste de l'aéroclub AFFLIGEANT
10/05/2021	11:23	Réduire le trafic aérien pour améliorer nos conditions de vie	Ce projet ne répond pas aux enjeux : -Remise dans l'axe de l'approche venant du nord, donc le cour de ville - jusqu'alors épargné- va être survolé par les avions. -Aucune modernisation des trajectoires de décollage - Toujours pas de mise en place des procédures de moindre bruit NADP (Noise Abatement Deployment Procedure) -

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			Pas d'effort pour éliminer les aéronefs bruyants des marges de nuit (22H30 24H, 6H 7H) C'est vraiment incompréhensible ?
10/05/2021	12:02	Je suis Pour le renforcement du scénario B** (avec adaptation des compagnies)	Bonjour, le couvre feu du scénario A est insuffisant pour un sommeil réparateur des plus jeunes notamment. Même avec un couvre feu de 22 à 6h les enfants et les adultes seront impactés. Il serait impératif: d'imposer aux compagnies le respect des couloirs aériens et d'allonger, à minima, le couvre feu de 22h à 7h pour le respect des rythmes de l'enfant. J'habite au XXX rue de la Robinière à Rezé (hors couloir aérien) et de nombreux avions passent d'Ouest en Est au dessus de notre maison à basse altitude. Il serait impératif d'utiliser les moyens de contrôle existant pour sanctionner les compagnies et veiller au respect des couloirs aériens. Merci de m'avoir lu, Cordialement,
10/05/2021	14:14	Préservez aussi nos Week-end	Bonjour Réduire les nuisances sonores sur les créneaux de nuits est une bonne chose il faut aussi penser au dimanche il serait bon de minorer les nombres des rotations pour profiter des extérieurs sans ces nuisances sonores Cdt
10/05/2021	19:37	Revoir le Périmètre du PGS	Il faut réviser le Plan des gènes sonores et revoir son périmètre avec des mesures plus sensibles. Cela permettra de faire profiter à un plus grand nombre des aides à l'insonorisation.
11/05/2021	09:52	Phil Les Couëts	On ne parle pas suffisamment de la pose d'un ILS (Instrument Landing System), qui va permettre aux avions de se poser par tous les temps. Cet ILS, qui va être installé dès le premier trimestre 2022, associé au réaxage va créer une véritable autoroute aérienne sur le centre de Nantes. Comment pouvez-vous en tant que responsable (ou plutôt irresponsable) politique prendre de telles décisions ? Les avions vont être alignés les uns derrière les autres survolant à basse altitude le centre de l'agglomération Nantaise. Une première en Europe. Comment peut-on à ce point impacter volontairement 80.000 personnes ?
11/05/2021	14:54	Mesures complémentaires	Il me semble impératif d'étendre le 'cour de nuit' de 22h à 7h du matin. Interdire les avions provoquant trop de bruits pour privilégier les modèles plus silencieux et/ou modifier les modèles bruyants existants. Augmenter aussi la zone de nuisance estimée par l'Etat afin de proposer les modalités d'isolation à un plus grand nombre. Et surtout, à l'instar de ce qui a été admis à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, annuler l'extension de l'aéroport actuel, seulement le réaménager pour le moderniser.
11/05/2021	15:26	Je suis contre	Il doit être possible qu'aucun avion ne survole un centre ville à une altitude où il est entendu. Merci de nous entendre, nous qui ne voulons pas entendre plus de bruit. Pensez à l'écologie, au bien être jusqu'au bout et à long terme. merci
11/05/2021	15:42	NON au projet de couloir aérien survolant la ville de Nantes et le lac de Grand Lieu	Ce projet est probablement l'une des pires « solutions » que l'on puisse imaginer ! Les nuisances sonores sur la population urbaine de Nantes sont très largement sous estimées et seraient bien plus considérables que le laisse entendre le projet. Mêmes inquiétudes quant au surcroît de pollution atmosphérique dû aux survols de la ville à basse (voire très basse) altitude ; pollution particulièrement forte en phase de décollage. Ce surcroît de pollution

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			ne semble même pas pris en considération. Le survol de la réserve ornithologique du lac de Grand Lieu (la 2ème plus importante de France) causerait un désastre écologique irréparable!!
11/05/2021	18:38	Projet à écarter	J'habite à l'éraudière et je vois et j'entends déjà trop les avions dans le couloir actuel. le décalage du couloir d'atterrissage apportera encore plus de nuisances sonores et impactera plus de population avec dangers accrus dans le survol de la ville. Enfin rien ne justifie ce changement puisqu'il survole encore plus la ville N'y a-t-il pas une possibilité plus au nord et où plus au sud de Nantes ?
11/05/2021	21:47	Non à ce projet	Je suis évidemment contre ce nouveau projet de modification de couloir aérien, qui va survoler et tuer notre ville.
11/05/2021	22:21	Commentaires	Bonjour Il faudrait allonger le temps de consultation compte tenu du quotidien perturbé des citoyens ...Il vous faudrait aussi faire plus de publicité sur les consultations ... Remarques en attendant Remise dans l'axe de l'approche venant du nord, donc le cœur de ville -jusqu'alors épargné- va être survolé par les avions. Aucune modernisation des trajectoires de décollage Toujours pas de mise en place des procédures de moindre bruit NADP (Noise Abatement Deployment Procedure) Pas d'effort pour éliminer les aéronefs bruyants des marges de nuit (22H30 24H, 6H 7H)
12/05/2021	14:25	Consultation des documents	Aucun document n'étant accessible, comment procéder à leur consultation ?
12/05/2021	19:45	SC bouguenais	Cette consultation est une mascarade. Les élus de la Métropole et les associations, comme le Coceta, ont rejeté ce PPBE. Il oublie de dire que le changement de trajectoire a pour conséquence la création d'une autoroute du ciel en pleine ville et à basse altitude. Ni d'un trafic prévu à 15 millions de passagers (7 millions en 2019). Ni des passages d'avion toutes les 3 min aux heures de pointe. Ni de plus de 80 000 personnes touchées sur la Métropole. Ni des 7133 logements à insonoriser, des collèges et des écoles à déplacer sans moyens financiers identifiés. Ni du lac de Grand Lieu, etc...Un projet insensé qui ne peut être que rejeté.
14/05/2021	08:44	Projet totalement hors de notre temps	Bonjour, habitant à Nantes quartier saint Félix (bord de l'erdre près du pont Tortière), je tiens à vous signaler que les survols par le couloir actuel font déjà sursauter et parfois réveillent notre bébé à chaque passage d'avion, alors comment imaginer un couloir encore plus central ??? Ce projet est un non sens total à une époque où nous cherchons tous collectivement à réduire les nuisances liées à nos transports, que ce soit en terme de pollution que de bruit. Insonoriser les logements ne tient pas compte que nos enfants passent un temps non négligeable à l'extérieur et la zone du nouveau couloir se prête volontiers aux balades et picnics avec les enfants, entre amis. J'aimerais que les personnes qui décident de ce genre de projets se mettent à la place de ceux qui habitent dans la zone et observent avec honnêteté si ils prendraient les mêmes décisions en étant habitants également. je suis à votre disposition pour tout échange constructif. bien cordialement

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
14/05/2021	13:29	Aéroport de Nantes	Beaucoup de nantais sont gênés, perturbés, par les avions de + en + nombreux qui survolent la ville. Il est vraiment dommage de les avoir pas écoutés lors du référendum où le résultat était clair... Il est indispensable d'intégrer l'environnement dans le projet actuel (population, faune, biodiversité...)
15/05/2021	11:26	Nantes Atlantique ou ND des Landes ?	Faut-il rappeler qu'un référendum local organisé à la demande du précédent Président de la République a signifié que les Nantais souhaitaient la mise en service du nouvel aéroport de ND des Landes? Et qu'il n'en a pas été tenu compte? Alors, maintenant, la double peine: conserver un aéroport déjà pénalisant pour les citoyens de cette ville puis en aggraver les nuisances. Appliquer le principe de précaution, inscrit dans la Constitution de notre pays, ne reviendrait-il pas à éviter le survol des agglomérations tant du point de vue de la sécurité des habitants que de la réduction de la pollution citadine et des nuisances sonores nuisibles pour sa santé? A tous égards, ce projet est marqué par l'absurdité et le mépris pour les citoyens.
15/05/2021	11:44	Contre ce projet nocif	Bonjour habitante de la rue docteur Brindeau, tout juste sous le tracé de la nouvelle autoroute aérienne, je suis contre ce projet absurde et suis choquée que la maire écologiste de Nantes permette ceci.
15/05/2021	12:00	Nous refusons ces nuisances inutiles	Habitants de Nantes, nous refusons de subir cette dégradation de nos conditions de vie.
15/05/2021	12:07	C'EST ÇÀ LE MONDE D'APRÈS ?	Messieurs, Le survol à basse altitude au-dessus d'une ville est une aberration. Le monde d'après devait limiter le transport aérien et privilégier le transport ferroviaire mais en fait, les exploitants et les politiques nous mentent. Cette nouvelle ligne, va nous amener plus de pollution, plus de nuisances sonores et en prime le risque de crash. La totale !!! Protection de l'environnement? Nous comptons sur le poids de MME ROLLAND et MME POMPILI pour rendre caduque ce projet Association Nantes Talensac
15/05/2021	12:08	C'EST ÇÀ LE MONDE D'APRÈS ?	Messieurs, Le survol à basse altitude au-dessus d'une ville est une aberration. Le monde d'après devait limiter le transport aérien et privilégier le transport ferroviaire mais en fait, les exploitants et les politiques nous mentent. Cette nouvelle ligne, va nous amener plus de pollution, plus de nuisances sonores et en prime le risque de crash. La totale !!! Protection de l'environnement? Nous comptons sur le poids de MME ROLLAND et MME POMPILI pour rendre caduque ce projet Association Nantes Talensac
15/05/2021	12:47	Aéroport de Nantes Atlantique	NON au survol du centre-ville de Nantes par les avions atterrissant à St Aignan de Grand Lieu. NON au maintien en activité de l'aéroport à St Aignan de Grand Lieu. OUI à un transfert dans les meilleurs délais.
15/05/2021	15:12	AÉROPORT URBAIN	Ayant habité dans le Val d'Oise, près de l'aéroport de Roissy CDG, je connais très bien les nuisances engendrées par le trafic aérien. J'habite sur cette ligne et je m'oppose à ce projet.
15/05/2021	16:02	Pas convaincu	Cet extension /aménagement me paraît être une source de nuisance supplémentaire, sans compter les pollutions et risques en sus. A cause de la pandémie, les citoyens ne sont pas sensibilisés.. et les avions sont plutôt rares encore...

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
15/05/2021	16:35	Refus d'une ligne urbaine	Incohérent par rapport au projet de protection de l'environnement et de la sécurité des habitants. la modification du PEB ?? Manque de communication sur le projet. Que font nos élus écologistes ?
15/05/2021	17:13	Réaménagement de l'aéroport actuel	Le projet deréaménagement de l'aéroport actuel est insensé et contraire à toutes règles auxquelles la population nantaise aspire soit: - la diminution de la pollution atmosphérique - La suppression de la pollution sonore - La suppression du danger de survol de la ville - La préservation du lac d Grandlieu et de sa faune - les contraintes d'urbanisme à proximité de l'aéroport qui transforme une grande surface en dent creuse non aedificandi. Pour toutes ces raisons ce projet doit être abandonné et l'aéroport déplacé.
15/05/2021	18:36	Avis négatif pour travaux aeroport de nantes	C'est un contre sens que d'augmenter les nuisances actuelles au niveau de la zone urbaine de la métropole.
15/05/2021	21:56	Une aberration / CONTRE CE PROJET	J'ai personnellement déjà participé à la consultation publique en mairie de Rezé en 2019. Il semble que la plupart des remarques des habitants n'aient pas été prises en compte ! Honteux !! Donc aujourd'hui il semble qu'une nouvelle mascarade se mette en place avec cette consultation. Ce projet, né de la lâcheté du gouvernement actuel et des précédents qui ont plié devant NDDL est une aberration écologique, économique, humaine et une catastrophe à venir pour la santé publique (maladies liées aux stress répétés). On est tous à presque vouloir que le confinement continue tellement notre santé physique et morale étaient impactées par ces passages aériens, réveils nocturnes etc... L'aéroport actuel est obsolète et dangereux !!! Stop au rafistolage qui ne tiendra pas longtemps ! Arrêtons de torturer les habitants de la Métropole Nantaise, d'engorger un périphérique déjà saturé... IL faut le déménager dans un endroit réfléchi, proche des autoroutes Bordeaux / Paris /Lyon et des lignes TGV, sans doute près d'Ancenis où des infrastructures routières et ferrées sont envisageables pour le desservir. Comme beaucoup de mes voisins, là je décide que ça suffit et m'engagerai de toutes les manières possibles contre ce projet. cdlr XXX/ rezé / trocardière
15/05/2021	22:10	Refus du nouveau tracé d'atterrissage survolant le centre-ville	Bonjour, Au regard du projet de développement de Nantes-Atlantique et au développement inéluctable du trafic aérien, il me paraît irresponsable de faire survoler l'hyper-centre ville de Nantes et de manière plus générale une zone urbaine de forte densité par plusieurs dizaines d'avions par jours. _ Dans cette ville en croissance forte, c'est exposer des dizaines de milliers de personnes à des nuisances sonores et à la pollution de l'air, délétères pour sa population. _ Quels sont les enjeux qui permettent de ne pas considérer près d'1/3 de la population d'une ville et qui autorisent à ne pas prendre en compte les enjeux sanitaires, sociaux (voire économique pour le centre-ville) sous-jacents à ce projet ? _ Aussi, je vous prie de noter que je suis expressément contre la mise en ouvre de ce projet.
16/05/2021	00:20	Que le refus soit total et massif pour ce projet aberrant	Projet absurde, anti écologique, anti citoyen, irrespectueux de tous les métropolitains nantais ! Seul aéroport urbain avec une voix aérienne traversant une métropole et son centre ville en Europe; irresponsabilité et irrespect total de l' Etat, projet dangereux et inacceptable. Que la mobilisation soit massive contre ce projet.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
16/05/2021	00:21	Que le refus soit total et massif pour ce projet aberrant	Projet absurde, anti écologique, anti citoyen, irrespectueux de tous les métropolitains nantais ! Seul aéroport urbain avec une voix aérienne traversant une métropole et son centre ville en Europe; irresponsabilité et irrespect total de l' Etat, projet dangereux et inacceptable. Que la mobilisation soit massive contre ce projet.
16/05/2021	09:57	Des choix insoutenables pour la population	Est-ce que Paris pourrait accepter le survol du centre ville toutes les 2min à basse altitude ? Parce que reconnaître la compagnie aérienne et le type d'avion juste en levant les yeux tout en étant au coeur de Nantes est tout simplement une idée complètement folle, et pourtant c'est déjà possible !! Arrêtez ça !!
16/05/2021	10:19	Survol de nouvelles zones	Clairement, le survol de nouvelles zones (Erdre et centre ville) n'a pas été suffisamment explicité. Quelles conséquences pour les riverains, dans ces zones très denses ? Le plan proposé ne paraît pas suffisant étant donné les nuisances nouvelles imposées à ces populations. Cela paraît tout bonnement aberrant d'imaginer survoler 20 000 personnes de plus.
16/05/2021	10:20	Perte valeur appartement	Bonjour, Je viens d'acheter un appartement dans Nantes qui se trouve sous le couloir aérien. J'entends déjà beaucoup les avions et nous sommes en pleine période de covid donc en trafic limité. Si ce projet aboutit, je suis sûre que mon appartement perdra de sa valeur et que je ne pourrai plus y vivre convenablement, surtout si je souhaite y fonder une famille. Je viens de découvrir le projet et n'en ai jamais été informée même au moment de la signature chez le notaire. Si ce projet aboutit, nous serons probablement nombreux à vouloir quitter Nantes, et tous ne le pourrons pas et devons subir ces nuisances déjà existantes.
16/05/2021	10:34	Aide considérable au suicide de l'humanité	- Sauvons les oiseaux, et dans ce cas, ceux de Grand-Lieu - De plus en plus de gens ne veulent plus prendre l'avion - Le combat contre le changement climatique va nous imposer de réduire drastiquement les transports aériens, l'aéroport sera plus que suffisant. - La ville de Nantes va perdre beaucoup de son attractivité (déjà que avec Madame La Maire Béton ça devient difficile à vivre) - Le danger d'une catastrophe majeure est important. Bref ce projet est dangereux, contraire à la lutte contre le changement climatique et la perte de biodiversité. Non au projet
16/05/2021	11:01	On marche sur la tête	L'erreur originelle du mandat de Macron est l'abandon de l'aéroport de NDDL: des décisions de justice bafouées et un processus démocratique ignoré. Résultat: une autorité complètement discréditée qui engendre le mouvement des GJ. Revoyez la réaction de P.GROVASLET à cet abandon: « une mauvaise décision qui entraînera de mauvaises conséquences ». Et maintenant il faudrait subir sans broncher ? Hors de question ! Qu'on déplace cet aéroport, c'est la seule solution et tout le monde le sait !
16/05/2021	13:23	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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			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	13:45	Pas de survol de la ville ni du lac de grand lieu	La décision d'abandon de l'aéroport de NDDL ne doit pas avoir pour conséquence de reporter le préjudice écologique, les risques et les nuisances sur l'agglomération de Nantes ou les espaces naturels protégés. Le survol de Nantes ou celui de Grand lieu doivent donc être bannis de ce projet.
16/05/2021	13:49	Pas de survol de Nantes ni du Lac de Grand lieu	La décision d'abandon de l'aéroport de NDDL ne doit pas avoir pour conséquence de reporter le préjudice écologique, les risques et les nuisances sur l'agglomération de Nantes ou les espaces naturels protégés. Le survol de Nantes ou celui de Grand lieu doivent donc être bannis de ce projet.
16/05/2021	13:50	Pas de survol de Nantes ni du Lac de Grand lieu	La décision d'abandon de l'aéroport de NDDL ne doit pas avoir pour conséquence de reporter le préjudice écologique, les risques et les nuisances sur l'agglomération de Nantes ou les espaces naturels protégés. Le survol de Nantes ou celui de Grand lieu doivent donc être bannis de ce projet.
16/05/2021	13:52	Pas de survol de Nantes ni du Lac de Grand lieu	La décision d'abandon de l'aéroport de NDDL ne doit pas avoir pour conséquence de reporter le préjudice écologique, les risques et les nuisances sur l'agglomération de Nantes ou les espaces naturels protégés. Le survol de Nantes ou celui de Grand lieu doivent donc être bannis de ce projet.
16/05/2021	14:41	Une aberration et nuisances majeures pour les habitants de Nantes	Apprendre un projet de survol du centre ville de Nantes par des avions à basse altitude me fait froid dans le dos. Bruits, pollution, risques d'accidents avec un flux estimé à un avion toutes les 2 mn....Que fait l'Etat à part faire fi d'un résultat opposé à ce projet de maintien de l'aéroport en son lieu actuel par la population concernée, et baisser sa culotte devant une minorité violente qui, pour une majorité d'entre eux n'est même pas concernée? L'Etat doit agir pour la majorité, c'est ça la Démocratie!. ce projet est trop nuisible pour nous et pour cette magnifique réserve qu'est le lac de Grand Lieu. Cela ne doit pas être!!!
16/05/2021	14:42	Non au survol de Nantes Centre Ville	Bonjour, Je souhaite vous exprimer mon désaccord sur votre projet de modification du couloir aérien qui conduirait à un survol durable du centre ville de Nantes. Les risques sanitaires (bruit et retombées nocives) notamment doivent être pris en compte prioritairement à toute contrainte politique et économique. Dans un premier temps la seule solution adaptée est le maintien de l'approche dérogatoire. A moyen terme, le déplacement de l'aéroport en zone non urbaine est indispensable, et cette contrainte doit être votre unique préoccupation dès aujourd'hui. Soyez raisonnables, logiques, intelligents et objectifs, ne pensez pas court terme et ne nous décevez pas!
16/05/2021	16:10	Non au nouveau couloir aérien	Non au nouveau couloir aérien au dessus de Nantes. Habitant le Quartier St Felix nous sommes déjà très gênés par les avions trop bruyants. Les habitants de Loire Atlantique avaient voté pour la création d'un nouvel aéroport à

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			Notre-Dame des Landes, non seulement notre vote n'a pas été respecté mais on agrandit l'actuel aéroport !! On parle d'écologie !!!! Non aux vols à 50€ !
16/05/2021	17:57	Aéroport de Nantes	Bonjour. Je suis opposé au doublement du trafic et à l'agrandissement de l'aéroport de Nantes, du fait des importantes nuisances sonores que cela va entraîner, de l'augmentation de la pollution et du danger à survoler à basse altitude la ville.
16/05/2021	19:30	Non à ce plan	Non à ce projet qui causera des nuisances sonores insupportables pour les habitants.
16/05/2021	22:27	Contre les avions au dessus de Nantes Centre	Bonjour, J'habite Nantes Centre et je suis contre le passage des avions au dessus de la ville. Désormais, la nouvelle trajectoire des avions va intensifier les risques, dangers et nuisances sonores au dessus de l'hyper centre. Ce projet est d'une grande incohérence par rapport au développement touristique de Nantes et des attentes écologiques de ses habitants. Cdt,
16/05/2021	23:26	Scandalisé 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.
17/05/2021	11:04	Non au (PPBE)	Nuisances énormes en resulteront
17/05/2021	11:05	Non au PPBE	Nuisances énormes en resulteront
17/05/2021	12:04	Enormément de choses à revoir	Ce PPBE est tout à fait insuffisant pour protéger les riverains du bruit des avions. Les associations et notamment l'Atelier Citoyen ont fait de nombreuses propositions en se basant sur ce qui se fait dans d'autres aéroports. C'est incompréhensible qu'elles ne soient pas reprises dans ce PPBE. La CCE a voté un avis DEFAVORABLE et ses préconisations n'ont pas été suivies. Voici 4 points à revoir, les plus importants : Remise dans l'axe de l'approche venant du nord, donc le coeur de ville -jusqu'alors épargné- va être survolé par les avions : une approche décalée est possible (ILS offset) et les approches courbes (comme à Nice) seront généralisées en 2025, pourquoi NA n'est-il pas dans les précurseurs ? Aucune modernisation des trajectoires de décollage : c'est annoncé pour plus tard alors qu'il y a des mesures évidentes à prendre, cf cahier d'acteur sur le sujet de l'Atelier citoyen Toujours pas de mise en place des procédures de moindre bruit NADP (Noise Abatement Deployment Procedure) alors que d'autres aéroports les pratiquent Pas d'effort pour éliminer les aéronefs bruyants des marges de nuit (22h30-24h, 6h-7h): cela fait déjà longtemps que la proposition est faite et soutenue par l'ensemble des municipalités concernées. Qu'a fait la DGAC pendant tout ce temps ? A quoi joue (continue de jouer ?) la DGAC avec Nantes Atlantique ?
17/05/2021	12:29	Dommage	Le nouveau couloir aérien qui va passer par le centre ville et les bords de l'Erdre risque d'être dommageable pour la ville de Nantes. Il va exposer plus de gens au bruit et à la pollution. C'est dommage pour Nantes qui est une ville qui semblait se diriger vers la voie de l'écologie et du bien être de ses citoyens. Je pense que ce nouveau couloir aérien va à l'encontre du bien être des Nantais. Et plus généralement, je pense que Nantes Atlantique est un aéroport du passé qui devrait être transféré plus loin de la Ville.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
17/05/2021	14:07	Refus du plan de vol Aéroport Urbain	Je refuse le plan de vol établi dans le document COCETA.ORG. Cette proposition impactant les résidents très nombreux du centre de Nantes , est dangereuse pour ces habitants ,et amènera des nuisances sonores insupportables .
17/05/2021	14:09	Refus du plan de vol Aéroport Urbain	Je refuse le plan de vol établi dans le document COCETA.ORG. Cette proposition impactant les résidents très nombreux du centre de Nantes , est dangereuse pour ces habitants ,et amènera des nuisances sonores insupportables .
17/05/2021	16:12	Invivable	Habitant du quartier République (Nantes Sud), c'est un avion basse altitude toutes les 7 minutes, de jour comme de nuit. (Avant crise sanitaire). Mais ça revient de plus belle. Encore merci à l'état d'avoir annulé la 'consultation référendaire' !
17/05/2021	16:49	Contre le nouvel axe aérien en plein centre ville	Bonjour, Contre le nouveau couloir aérien qui va impacter la ville de Nantes avec des nouvelles nuisances sonore pollution et économique. Qui voudra aller dîner en terrasse dans un restaurant avec des avions sur la tête. Qui ira au parc en avec tte cette pollution cela a un impact sur la santé de nos enfants et évidemment les nuisances sonores qui impacte du stress, dépression et bien sûr la valeur immobilière de nos biens. Pour que l'aéroport déménage cela est la seule solution
17/05/2021	18:29	A propos de l'action « 03 » qui me concerne au titre d'habitant du quartier de l'éraudière :	Remarque générale à propos du PPBE: Les projections en matière de trafic aérien ignore l'évolution des habitudes de travail et de déplacement induites par la pandémie COVID (télétravail, conférence à distance, transport voyageur par avion supprimé entre Nantes et Paris, etc... A propos de l'action « 03 » qui me concerne au titre d'habitant du quartier de l'éraudière : La nuisance sonore ne se résume pas à une belle équation, elle est souvent subjective. Ainsi en est-il, quand du jour au lendemain, un environnement préservé et enchanté par le cri des oiseaux est dorénavant pollué à toute heure par le fracas des réacteurs. Il est illusoire de croire que « l'approche axée » ne sera utilisée que par conditions météo difficiles (notion floue et impossible à déterminer avec précision). L'approche axée deviendra vite l'option par défaut car la plus confortable pour le pilote. L'approche déviée actuelle sera très vite réservée aux équipages voulant montrer leurs talents de pilotage aux passagers. {{Cette approche 'axée' est inacceptable au dessus de la vallée protégée de l'Erdre. }}
17/05/2021	18:33	contre ce projet	je vis sur la ligne rouge que survoleraient les avions si un tel projet voyait le jour. Je ne veux pas subir les nuisances sonores produites par un moyen de transport que je n'utilise jamais par choix. Il est temps de ralentir dans la course au temps, au profit, et laissez les rêveurs rêver, en silence!
17/05/2021	18:57	Ligne rouge	Bonjour, un grand NON pour ce couloir aérien qui va plomber notre ville de Nantes déjà nous avons l'insécurité comme dans beaucoup de grandes villes la pollution ,la circulation qui devient importante , le manque de civisme, la colère des riverains , j'ai choisi de vivre en centre ville pour profiter des jardins , de l'ordre Demain ,je devrais mettre des bouchons dans les oreilles pour sortir ALORS NON NON. Pas de couloir aérien qui passerait au dessus de nos têtes Cordialement

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
17/05/2021	20:32	Modifier l'axe de la piste pour ne plus survoler la zone dense de l'agglomération	Faut-il attendre le 1er accident pour modifier l'axe de la piste ? Certes la construction d'une nouvelle piste orientée parallèlement à la Loire aurait un coût significatif, mais c'est la seule solution qui éviterait un accident dramatique.
18/05/2021	00:47	Allongement et ILS	La piste doit absolument être allongée et l'ILS mis en place afin d'assurer une meilleure fiabilité des vols et réduire les nuisances sonores sur Nantes notamment dans les quartiers jardin des plantes, Madeleine-champ de Mars et République. Une meilleure répartition des vols entre l'approche désaxée et l'approche ILS droite doivent permettre de réduire les nuisances pour tous.
18/05/2021	01:30	Un peu de descendance... 1 forfaiture suffit	Que la démocratie ne soit pas respectée lors des consultations publiques n'est pas un fait normal (je fais allusion au référendum pour le transfert sur NDDL à 55%) Mais que les citoyens nantais paient le prix de cette forfaiture - avec gêne auditive - mise en danger de la population - probable dévalorisation de la valeur immobilière serait une honte...sauf à ce que cela soit TRES provisoire. Un peu de descendance...
18/05/2021	09:57	Moratoire et Référendum	Bonjour, 1/ MORATOIRE Il serait judicieux, compte tenu des impacts significatifs, de suspendre toute décision hâtive quitte à repousser si besoin l'échéance de l'autorisation de survol actuelle. Un moratoire de plusieurs années paraît le minimum. 2/ REFERENDUM Un référendum sur le sujet - plutôt qu'une consultation publique rapide et dont personne n'a entendu parler - est indispensable puisque les habitants sont concernés. Peu de sujet sont en effet aussi impactant sur la vie quotidienne. Cdt
18/05/2021	11:42	Projet de PPBE	NON à ce projet de PPBE OUI au transfert de l'aéroport à N.D. des Landes
18/05/2021	11:56	Pour un aéroport écologique	Le respect de l'écologie à Nantes Atlantique 1) Suppression des nuisances sonores pour 65000 habitants. https://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/2021-01-28/quels-sont-les-consequences-du-bruit-des-avions-sur-notre-sante-8a265658-f571-4410-9b51-b2fa98e2a666?utm_source=neolane_po_newsletter-eds&utm_medium=email&utm_campaign=lienarticle&utm_content=20210128 2) Eviter les retombées des particules fines des avions sur les zones à forte densité d'habitation. 3) Eviter les 55% des risques d'accidents mortels qui se produisent à l'atterrissage ou au décollage sur un aéroport urbanisé 4) Diminuer les bouchons sur le périphérique de Nantes. (5millions de passagers x 2 aller/ retour et 2 passagers par voiture). 90% des passagers viennent en voiture. 5) De nouveaux parkings éviteraient des navettes de particuliers. Actuellement : Offre des parkings privés, difficilement quantifiable en volume (environ 3500 places). 6) Un aéroport avec 2 pistes diminuerait les kms de roulages des avions sur le tarmac (soit 3kms x 80 avions/j x 365 jours = 87600 kms. Des milliers de litres de kéroène économisés 9) De nouveaux bâtiments basse consommation à Haute Qualité Environnementale 7) Protéger l'avifaune du Lac de Grand Lieu et supprimer les nuisances sonores pour la 2ème zone ornithologique de France « zone Natura 2000 » du Lac de Grand Lieu 600 effarouchements par an. 8) Respect de La loi sur l'eau avec un vrai bassin de rétention.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
18/05/2021	11:57	Pour un aéroport écologique	1) Suppression des nuisances sonores pour 65000 habitants. https://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/2021-01-28/quels-sont-les-consequences-du-bruit-des-avions-sur-notre-sante-8a265658-f571-4410-9b51-b2fa98e2a666?utm_source=neolane_po_newsletter-eds&utm_medium=email&utm_campaign=lienarticle&utm_content=20210128 2) Eviter les retombées des particules fines des avions sur les zones à forte densité d'habitation. 3) Eviter les 55% des risques d'accidents mortels qui se produisent à l'atterrissage ou au décollage sur un aéroport urbanisé 4) Diminuer les bouchons sur le périphérique de Nantes. (5millions de passagers x 2 aller/ retour et 2 passagers par voiture). 90% des passagers viennent en voiture. 5) De nouveaux parkings éviteraient des navettes de particuliers. Actuellement : - Offre des parkings privés, difficilement quantifiable en volume (environ 3500 places). 6) Un aéroport avec 2 pistes diminuerait les kms de roulages des avions sur le tarmac (soit 3kms x 80 avions/j x 365 jours = 87600 kms. Des milliers de litres de kérozène économisés 9) De nouveaux bâtiments basse consommation à Haute Qualité Environnementale 7) Protéger l'avifaune du Lac de Grand Lieu et supprimer les nuisances sonores pour la 2ème zone ornithologique de France « zone Natura 2000 » du Lac de Grand Lieu 600 effarouchements par an. 8) Respect de La loi sur l'eau avec un vrai bassin de rétention.
18/05/2021	12:07	Pour un aéroport écologique	L'écologie et l'aménagement de Nantes Atlantique 1) Suppression des nuisances sonores pour 65000 habitants. https://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/2021-01-28/quels-sont-les-consequences-du-bruit-des-avions-sur-notre-sante-8a265658-f571-4410-9b51-b2fa98e2a666?utm_source=neolane_po_newsletter-eds&utm_medium=email&utm_campaign=lienarticle&utm_content=20210128 2) Eviter les retombées des particules fines des avions sur les zones à forte densité d'habitation. 3) Eviter les 55% des risques d'accidents qui se produisent à l'atterrissage ou au décollage sur une zone urbanisée 5) Diminuer les bouchons sur le périphérique de Nantes avec un nouveau site au nord de la Loire. 5 millions de véhicules en moins sur le périphérique (5millions de passagers x 2 aller/ retour et 2 passagers par voiture). 90% des passagers viennent en voiture. 6) De nouveaux parkings éviteraient des navettes. Actuellement : - Offre des parkings privés, difficilement quantifiable en volume (environ 3500 places). 8) Un aéroport avec 2 pistes diminuerait les kms de roulages des avions sur le tarmac (soit 3kms x 80 avions/j x 365 jours = 87600 kms. Des milliers de litres de kérozène économisés 9) De nouveaux bâtiments basse consommation à Haute Qualité Environnementale 10) Protéger l'avifaune du Lac de Grand Lieu et supprimer les nuisances sonores pour la 2ème zone ornithologique de France « zone Natura 2000 » du Lac de Grand Lieu 600 effarouchements par an.
18/05/2021	13:26	POUR CE PROJET	Complètement pour qu'on arrête de survoler Le CHU
18/05/2021	15:46	Survol de Nantes	Il est grand temps de faire cesser le survol de Nantes. Faut il attendre un accident gravissime pour que les autorités prennent les bonnes décisions. Déplacez cet aéroport !!!

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
18/05/2021	15:51		bonjour je suis fondamentalement contre ce projet qui consiste a faire de Nantes un aéroport urbain , à ma connaissance le seul en France , avec une projection très importante du trafic ,donc des nuisances et des risques afférents. c'est une catastrophe pour la ville de Nantes et ses habitants. il est fondamental de commencer dès maintenant à réfléchir une délocalisation de cet aéroport dont la fonction économique est par ailleurs importante.
18/05/2021	15:57		bonjour Je suis fondamentalement contre ce projet d'extension et de modification des couloirs aériens qui vont faire de Nantes , le seul cas me semble t il en France, un véritable aéroport urbain avec un trafic à forte croissance (les chiffres ont toujours été largement sous estimés) avec les nuisances et risques afférents importants. il faut commencer dès maintenant à réfléchir à sa re-localisation car sa fonction économique est importante.
18/05/2021	19:15	Non à cet aménagement. Je le refuse	En l'état, il n'est pas possible que plus d'amplitudes soient laissées aux avions dans les horaires de survol, les zones de survol. _j'habite au niveau d'un couloir aérien actuel, à proximité des zones énoncées pour les couloirs aériens nouveaux, je ne souhaite pas subir plus de nuisances.
18/05/2021	19:35	Projet incohérent a tout point de vue	Le projet proposé est tout simplement inadmissible à tout point de vue écologique, humain, urbain,.. démocratique (je vous rappelle que vous êtes revenus sur un vote et un projet datant de plusieurs décennies). D.un point de vue personnel, habitant Nantes centre, le nouveau couloir aura des impacts certains sur mes finances : baisse de mon bien immobilier, sur la santé pour mes enfants et moi même, nuisances sonores, sur la qualité de vie,... j'entreprendrai évidemment une action en justice pour compenser la perte financière et l'ensemble des désagréments, vous pouvez également compter sur moi pour relayer ce projet absurde à mon voisinage, mon entourage et à la presse, et à ne pas vous apporter ma voix lors des prochaines élections...
18/05/2021	19:55	Non à un aéroport Urbain	Au delà de l'aspect incontestablement dangereux de ce projet de couloirs aériens qui survolerait une ville à forte densité urbaine.Je ne peux m'empêcher de voire la dégradation incontestable de la qualité de vie de ma ville. Toutes les villes qui aujourd'hui, subissent de telles nuisances devient systématiquement des villes dortoirs au rabais !!! doit on rappeler qu'un référendum a déjà eu lieu? Actuellement déjà survolé sporadiquement par des avions, il est facile de ce représenter ce que seront les nuisances prochaines. Comment revendrons nous un bien dont plus personne ne veut? Nantes ne sera plus jamais aussi attractive et amorce avec ce projet une lente décroissance économique.
18/05/2021	20:58	Une aberration	Ce projet est une aberration alors que nous subissons déjà les nuisances des passages des avions au dessus de la ville cela va être pire ...le centre de Nantes est sacrifié. nous avions voté pour un nouvel aéroport lors du référendum. C'est un scandale ce projet. Sans parler de faune de l'Erdre qui va aussi subir ces nuisances à nouveau. Venez chez moi faire vos mesures sonores je vous invite volontiers vous verrez que c'est inacceptable on a l'impression de vivre à côté de la piste de l'aéroport. Le confinement a eu de bénéfique que nous avons

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			retrouvé un peu de calme et nous a confirmé que cette nuisance est un malheur et nous n'allons pas rester sans rien dire.
18/05/2021	21:27	Moratoire sur le réaxage	La trajectoire dérogatoire permettant d'éviter le survol du centre ville est en place depuis plus de 30 ans il me semble. Sauf erreur, le reaxage est nécessaire à la mise en place de l'ILS. Et l'ILS est nécessaire pour augmenter la cadence d'atterrissage, donc augmenter le trafic. L'intérêt 'sécuritaire' de l'ILS n'est pas un argument recevable: on fait sans depuis 30 ans, sans problème de sécurité. Donc inutile de faire dans la sur-sécurité. Et puisque le retour à un trafic 'nominal 2019' n'est pas attendu avant 3 ans, laissons nous le temps de discuter/réfléchir davantage avant de décider quoique ce soit. Mon avis serait donc le statut quo, avec le prolongement de l'approche dérogatoire pour 3 ans au moins.
18/05/2021	21:29	Déplacement trajectoire avions inacceptable	Bonsoir, je viens de prendre connaissance du nouveau tracé des avions. Le survol complet du centre ville est totalement inacceptable. Le nombre de foyers impacté par une zone de bruit fort à très fort est encore augmenté. Le centre ville de Nantes subit d'ores et déjà une pollution sonore et visuelle extrêmement forte due aux avions et les changements à venir aggrave la situation alors que la ville se densifie plus chaque année. Habitante en centre ville et propriétaire d'une maison depuis 2016, ces changements vont directement impacter mon environnement sonore et la valeur de mon bien. Si une déviation totale des avions n'est pas envisagée, je me réserve le droit de poursuivre en justice les décisions annoncées dans les documents joints.
18/05/2021	23:17	Modification de la trajectoire de vol au décollage	Bonsoir, il était prévu que les décollages du nord vers le sud Effectue leur virage au-dessus du lac de grand lieu au lieu de la ville de la Chevrolière. Ce qui réduirait considérablement la nuisance sonore des habitants de la Chevrolière et qui n'engrangerai aucune nuisance sonore supplémentaire car au-dessus du lac.
18/05/2021	23:19	Modification de la trajectoire de vol au décollage	Bonsoir, il était prévu que les décollages du nord vers le sud Effectue leur virage au-dessus du lac de grand lieu au lieu de la ville de la Chevrolière. Ce qui réduirait considérablement la nuisance sonore des habitants de la Chevrolière et qui n'engrangerai aucune nuisance sonore supplémentaire car au-dessus du lac.
18/05/2021	23:40	Non favorable cela passe trop bas et trop près du Centre ville	Je suis totalement contre votre projet présenté ici de couloir aérien passant au dessus de la ville. Il faut que les avions contournent le centre ville c'est obligatoire ! Sinon cela va occasionner du bruit et les avions vont passer beaucoup trop bas ! Réfléchissez et trouver une autre alternative.
19/05/2021	09:27	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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			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,
19/05/2021	09:47	Non non et non	Oui mais non merci !!!
19/05/2021	12:07	Contre le survol de Nantes	Bonjour, Je souhaiterais que Nantes ne soit plus survolée. Mais que les avions passent par le sud de Nantes pour atterrir. Nous en avons ras le bol du bruit. Cordialement
19/05/2021	12:07	Prendre en considération les citoyens autour de l'aéroport	Si le Ministère était vraiment celui de la transition écologique, il se fierait à des études sur l'impact écologique. Aucune n'a été faite sur la partie survolée du lac de Grand Lieu, seulement sur celle qui ne l'est pas. Vous indiquez que vous protégez les habitants en leur donnant le droit de délaissement. C'est ça la protection des populations, vous nous proposer de partir! Non la protection c'est moins d'avions qui circulent (plus de la moitié sont pour les vols de plaisance). Et quand vous avez construit votre maison et que vous y habitez depuis 20 ans c'est la maison de toute une vie! Nous, habitant de St Aignan, n'avons pas été entendu. C'est insupportable le bruit pour un aérodrome qui devait rester aérodrome et pas plus grand... Actuellement avec la crise sanitaire, nous revivons ainsi que toute la faune et la flore autour de l'aéroport. Le bruit tue à petit feu, il nous crée du stress en permanence et le stress engendre des maladies qui nous tuent lentement. Personne ne pourra confirmer que telle personne est décédée d'un infarctus à cause des avions, on va plutôt dire à la famille que c'est à cause du surmenage et du stress. Et quel stress? Celui du bruit qui nous pèse sur les épaules et que l'on se rend compte seulement quand nous partons loin de cet aéroport pendant un week-end. L'attente insidieuse du bruit est permanente quand on vit près d'un aéroport. IL faut 3 à 4 jours pour s'en rendre compte et se détente. Trouvez-vous cela normal que nous soyons ainsi? Et ceci à cause d'un déni de démocratie et d'une trahison du président qui avait pourtant annoncé qu'il ne reculerait pas devant la ZAD... Nous n'avons pas eu non plus d'étude sur les particules fines, lorsque vous faites la chasse aux véhicules diesel pourquoi conserver des avions plus ou moins vieux et qui consomment 5 fois plus qu'un diesel? Au moment des pics de pollution pourquoi ne pas interdire aussi les avions de circuler? On va mourir du stress et des particules fines... On voit bien qu'avec la crise les gens peuvent faire autrement que prendre l'avion pour leur plaisir personnel...
19/05/2021	12:08	Contre le survol de Nantes	Bonjour, Je souhaiterais que Nantes ne soit plus survolée. Mais que les avions passent par le sud de Nantes pour atterrir. Nous en avons ras le bol du bruit. Cordialement
19/05/2021	12:08	Contre le survol de Nantes	Bonjour, Je souhaiterais que Nantes ne soit plus survolée. Mais que les avions passent par le sud de Nantes pour atterrir. Nous en avons ras le bol du bruit. Cordialement

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
19/05/2021	13:35	Un projet qui va à l'encontre des préoccupations des Nantais.	Les nantais avaient voté pour un déménagement de l'aéroport et un non survol de l'agglomération... le projet proposé est à l'opposé de tout cela. Il est inconcevable à notre époque de mettre en place un système à cause duquel la pollution sonore, visuelle, atmosphérique sera accentuée. Un projet qui détruit un environnement naturel (vallée de l'Erdre) tout en augmentant les risques d'accident majeur dans des zones de population de haute densité et extrêmement touristiques. Impossible avec des survols de se promener en bord d'erdre ou les rues de nantes en toute quiétude. L'augmentation du trafic et du bruit rendent des appartements impossibles à vivre même si le bien a été acquis après 2018 car les informations contradictoires à ce sujet n'ont pas permis d'avoir des éléments tangibles de prise de position lors de l'achat. Pour toutes ces raisons le projet doit être ré-étudier !!!!
19/05/2021	16:22	PPBE Aérodrome de Nantes-Atlantique	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 survol 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 !
19/05/2021	17:08	Opposition au projet de survol de la ville de Nantes : ligne rouge	Étant concerné par la ligne rouge (survol du centre de Nantes) je veux formuler mon opposition totale à ce projet absurde qui est dangereux à plein de niveaux et qui sacrifie les populations qui seront survolées - c'est inadmissible et j'y suis fermement opposée -
20/05/2021	09:50	Non au nouveau couloir aérien au dessus du centre ville	Bonjour nous habitons dans un quartier calme (Guist'hau) et nous venons d'apprendre que le nouveau couloir aérien passerait au dessus de chez nous... c'est le centre ville de nantes et pour avoir déjà été dans le couloir aérien existant nous savons les nuisances sonores que cela génère ! plutôt que de générer un nouveau couloir au dessus du Centre ville ne serait pas possible de passer au sud de nantes ?? ou alors de trouver un autre emplacement pour l'aéroport (châteaubillant, etc) nous savons que l'aéroport actuel est au max de sa capacité et nécessite des aménagements notamment pour l'expansion à l'international mais induire des nuisances supplémentaires sur le centre ville n'est pas la bonne solution pour l'attractivité de la ville et sa sécurité. Cela impacterait beaucoup de familles et d'enfants impactés par ce bruit une grande partie de la journée ...
20/05/2021	09:51	Alternatives	Il faut éviter les avions au dessus du centre ville préférons les solutions suivantes: - conserver les choses comme elles le sont - ouvrir un nouvel aéroport vers Ancennais ou Rennes ou saint Nazaire - améliorer la ligne TGV vers paris et/ou CDG et/ou Massy/Orly
21/05/2021	08:30	Non à la trajectoire future de 2021	Bonjour, Comme la plupart des habitants je suis opposé aux modifications de survol de l'agglomération et de la trajectoire future de 2021. Cordialement

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
21/05/2021	08:51	Choses simples a réaliser	Si on compare sur le site du SIA les règlements de circulation locaux des aéroports de Bordeaux et de Nantes, on constate un flou sur celui de Nantes. Exemple Départs initiaux Bordeaux atteindre le plus rapidement 3000 pieds, réacteurs procédure moindre bruit NAPD1. Pour Nantes : se conformer aux procédures de départ. Inverseur de poussée: pour Bordeaux pas autorisé la nuit, pour Nantes une utilisation limitée. J'ai habité Bouguenais pendant des années, j'ai été réveillé souvent la nuit par le bruit des inverseurs de poussée car un pilote voulait sortir dès la première bretelle de sortie de piste, et dérangé le jour par les B737 de Ryanair au décollage car leurs pilotes privilégient la vitesse sol au lieu du taux de montée (décollage trop plat). Bref, un copié collé des instructions de Bordeaux vers Nantes serait une chose simple à réaliser pour diminuer la pollution sonore de l'aéroport de Nantes
21/05/2021	08:51	Choses simples a réaliser	Si on compare sur le site du SIA les règlements de circulation locaux des aéroports de Bordeaux et de Nantes, on constate un flou sur celui de Nantes. Exemple Départs initiaux Bordeaux atteindre le plus rapidement 3000 pieds, réacteurs procédure moindre bruit NAPD1. Pour Nantes : se conformer aux procédures de départ. Inverseur de poussée: pour Bordeaux pas autorisé la nuit, pour Nantes une utilisation limitée. J'ai habité Bouguenais pendant des années, j'ai été réveillé souvent la nuit par le bruit des inverseurs de poussée car un pilote voulait sortir dès la première bretelle de sortie de piste, et dérangé le jour par les B737 de Ryanair au décollage car leurs pilotes privilégient la vitesse sol au lieu du taux de montée (décollage trop plat). Bref, un copié collé des instructions de Bordeaux vers Nantes serait une chose simple à réaliser pour diminuer la pollution sonore de l'aéroport de Nantes
21/05/2021	08:52	Choses simples a réaliser	Si on compare sur le site du SIA les règlements de circulation locaux des aéroports de Bordeaux et de Nantes, on constate un flou sur celui de Nantes. Exemple Départs initiaux Bordeaux atteindre le plus rapidement 3000 pieds, réacteurs procédure moindre bruit NAPD1. Pour Nantes : se conformer aux procédures de départ. Inverseur de poussée: pour Bordeaux pas autorisé la nuit, pour Nantes une utilisation limitée. J'ai habité Bouguenais pendant des années, j'ai été réveillé souvent la nuit par le bruit des inverseurs de poussée car un pilote voulait sortir dès la première bretelle de sortie de piste, et dérangé le jour par les B737 de Ryanair au décollage car leurs pilotes privilégient la vitesse sol au lieu du taux de montée (décollage trop plat). Bref, un copié collé des instructions de Bordeaux vers Nantes serait une chose simple à réaliser pour diminuer la pollution sonore de l'aéroport de Nantes
21/05/2021	08:53	Choses simples a réaliser	Si on compare sur le site du SIA les règlements de circulation locaux des aéroports de Bordeaux et de Nantes, on constate un flou sur celui de Nantes. Exemple Départs initiaux Bordeaux atteindre le plus rapidement 3000 pieds, réacteurs procédure moindre bruit NAPD1. Pour Nantes : se conformer aux procédures de départ. Inverseur de poussée: pour Bordeaux pas autorisé la nuit, pour Nantes une utilisation limitée. J'ai habité Bouguenais pendant des années, j'ai été réveillé souvent la nuit par le bruit des inverseurs de poussée car un pilote voulait sortir dès la

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			première bretelle de sortie de piste, et dérangé le jour par les B737 de Ryanair au décollage car leurs pilotes privilégient la vitesse sol au lieu du taux de montée (décollage trop plat). Bref, un copié collé des instructions de Bordeaux vers Nantes serait une chose simple à réaliser pour diminuer la pollution sonore de l'aéroport de Nantes
21/05/2021	10:10	Scandaleux, l'aéroport doit déménager	Littéralement scandalisé de voir que l'état va imposer des nuisances à toute la ville de Nantes alors que les Nantais avaient votés démocratiquement le déménagement de cet aéroport. On entend déjà les avions depuis le centre de Nantes alors avec cette nouvelle voir aérienne qui traverse Nantes j'imagine même pas les nuisances Sonore et Pollution à venir. Inadmissible d'imposer cela aux Nantais. Je suis pour le déménagement de cet aéroport et contre la nouvelle voir aérienne qui traverse Nantes. Sans parler de la catastrophe possible si un avion se crash. Mais bon, comme d'habitude, l'état fera ce qu'il veut navrant !
21/05/2021	10:12	prévention nuisances avions	Dans un contexte de pandémie et de réchauffement climatique toutes les études sur l'usage immodéré des transports aériens démontrent leurs effets nuisibles (diffusion du virus, pollutions, épuisement des ressources, injustices économiques liées à la non taxation du kérosène, compagnies low cost subventionnées par le contribuable...). Dans ces conditions la réduction drastique de l'avion est indispensable, et, pour les voyages indispensables, la protection des populations essentielle. Il faut utiliser tous les moyens possibles, y compris les changements de trajectoire ou l'interdiction élargie des vols de nuit pour rendre à ceux qui subissent ces nuisances de vivre mieux et en meilleure santé.
21/05/2021	10:13	prévention nuisances avions	Dans un contexte de pandémie et de réchauffement climatique toutes les études sur l'usage immodéré des transports aériens démontrent leurs effets nuisibles (diffusion du virus, pollutions, épuisement des ressources, injustices économiques liées à la non taxation du kérosène, compagnies low cost subventionnées par le contribuable...). Dans ces conditions la réduction drastique de l'avion est indispensable, et, pour les voyages indispensables, la protection des populations essentielle. Il faut utiliser tous les moyens possibles, y compris les changements de trajectoire ou l'interdiction élargie des vols de nuit pour rendre à ceux qui subissent ces nuisances de vivre mieux et en meilleure santé.
21/05/2021	13:01	Reconsidérer quartier doulon passage avion = fortes nuisances sonores	Nous habitons rue des brûlis 44300 Nantes quartier Doulon. Nous sommes pas dans la zone PPBE affiché sur le site du gouvernement. Et pourtant, des dizaines et des dizaines d'avion passe par jour au-dessus de notre maison à faible altitude et provoquant ainsi des nuisances sonores et visuels. Nous demandons donc prise en compte de cette nuisance sur Quartier Doulon.
21/05/2021	14:38	Pour le transfert	Le transfert de l'aéroport est nécessaire. On ne peut garder un aéroport en zone urbaine avec la ville de Nantes au nord et le lac de Grandlieu réserve naturelle magnifique au sud avec des avions qui passent en rasant les arbres et les écoles de St Aignan de Grandlieu. Donc pas d'extension de celui-ci en place. Il faut trouver de l'argent pour les compensations financières promises pour la tranquillité des riverains et le transfert des écoles.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
21/05/2021	19:06	Non à l'extension de l'aéroport Nantes-Atlantique	Nous devons interdire cette extension envisagée, réduisons les vols et utilisons le train qui est moins polluant en augmentant les liaisons ferroviaires entre les villes. L'état sait agenouiller devant Les anarchistes de la zad , Nantes et ses environs ne doivent pas en subir les conséquences, nous devons préserver notre santé et celle de nos enfants. luttons tous ensemble contre cette folie
22/05/2021	13:23	couloir aérien au dessus de Nantes	Comment ne pas dénoncer le survol de la ville de Nantes par tous ces avions. Les vols sont bas et passent au-dessus des maisons et du centre ville...Ceci représente non seulement un danger mais une gêne réelle, insupportable au dessus de la cité. Nantaise, j'aime ma ville et y suis née. Jamais je n'aurais pensé y subir pareilles nuisances. Nous essayons de rendre la ville agréable, les déplacements en vélo y sont encouragés, il est très paradoxal de subir et d'encourager le trafic aérien qui la survole.
22/05/2021	14:09	Projet de nouveau tracé au survol aérien de la ville de Nantes et de son agglomération	Bonjour, je m'oppose à ce projet, qui semble être fort mal apprécié. Le trafic aérien de desserte de l'aéroport de Nantes avec notamment le survol de la ville et de son agglomération à basse altitude, compte tenu de la configuration de la piste (axe et orientation par rapport aux vents - limitation de la zone Natura 2000 du lac de Grandlieu, etc.), avec par voie de conséquence sa population entière impactée, en partie par la pollution atmosphérique et au bruit, apporte de nombreuses nuisances. Ces éléments posent de (très) sérieux et nombreux problèmes tant écologiques, sanitaires et de santé publique. Nuisances clairement établies, qui apparaissent non prises en compte dans l'appréciation d'un tel projet, sans compter l'investissement financier qu'il emporte pour de nombreuses années...! Comment ne pas tenir compte de ces analyses et études versées au dossier, qui dénoncent de telles nuisances ? Comment être autant subjectif dans l'appréciation d'un tel projet ? Un projet de ce type doit faire consensus de manière objective, pour ne pas nuire. De plus, qu'en est-il pour le Lac de Grand-Lieu, site fragile qui forme un réservoir exceptionnel pour la biodiversité (sources du site du lac de grand-Lieu): - 2ème réserve ornithologique de France après la Camargue, il abrite plus de 270 espèces d'oiseaux, - 550 espèces de végétaux y sont recensées, - Plus de 50 espèces de mammifères sont présentes, ainsi que 30 espèces de poissons et 12 espèces de batraciens De ce fait, il est protégé par de nombreux dispositifs environnementaux : - 2 réserves naturelles le protègent, - Il est inscrit au titre de la convention de Ramsar, comme l'une des plus belles zones humides d'Europe, - Il est classé Natura 2000 (Site d'intérêt communautaire et Zone de Protection Spéciale), - Le site est classé au titre de la Loi de 1930 sur 7500 ha, englobant le lac et ses rives (JO du 24 août 1982), - Site inscrit couvrant 32 ensembles bordant le lac, - ZNIEFF de type I sur 6281 ha, - Il bénéficie de l'application de la Loi Littoral. A ce titre, sa préservation est essentielle. Pour toutes ces raisons qui méritent d'être prises en considération, ce projet doit, ainsi qu'il est exposé, ne pas voir le jour. Sincères salutations.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
22/05/2021	14:13	Non au nouveau couloir aérien en plein ville	Ce plan est un non-sens. Bruit, pollution, risque de crash ne peuvent pas être limités sans la création d'un nouvel aéroport loin de Nantes. C'est aussi un non sens écologique pour la réserve ornithologique de Grand Lieu. Déplacez l'aéroport !
22/05/2021	22:04	Absence de document de consultation PPBE disponible en ligne	Le 22/05/2021 aucun document n'est disponible sur : - https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr - http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=forum&id_article=2367#mon_ancre Le PPBE ne peut faire l'objet d'une consultation régulière du public et doit en conséquence être reporté pour la même période complémentaire. L'approbation par arrêté préfectoral serait ainsi entaché d'irrégularité
23/05/2021	10:39	Non	Non à ce couloir aérien qui doit survoler la ville Nuisances sonores assurées
23/05/2021	10:40	Couloir aérien	Non à ce couloir aérien qui doit survoler la ville Nuisances sonores assurées
23/05/2021	11:20	NON à ce projet	non au survol intensifié de notre ville non au survol du lac de grand lieu maintien à minima de cet aéroport en voyageur et fret étude d'un nouveau transfert sur 1 ou plusieurs site : 44 85 49 35
23/05/2021	11:22	NON à ce projet	non au survol intensifié de notre ville non au survol du lac de grand lieu maintien à minima de cet aéroport en voyageur et fret étude d'un nouveau transfert sur 1 ou plusieurs site : 44 85 49 35
23/05/2021	11:23	NON à ce projet	non au survol intensifié de notre ville non au survol du lac de grand lieu maintien à minima de cet aéroport en voyageur et fret étude d'un nouveau transfert sur 1 ou plusieurs site : 44 85 49 35
24/05/2021	11:03	Stop !	Bonjour, Que faut-il faire pour arrêter ce projet démentiel ? Vite, une nouvelle pandémie !
24/05/2021	12:34	la ligne rouge, projet du survol de Nantes	Je refuse le projet du nouveau couloir aérien (la ligne rouge) du survol de l'agglomération nantaise.
24/05/2021	12:37	la ligne rouge, projet du survol de Nantes	Je refuse le projet du survol de Nantes en pleine agglomération (la ligne rouge).
24/05/2021	16:13	Contestations aeroport de Nantes	Il est inadmissible d'imposer le survol d'une des plus grandes villes de France à ses habitants. Les aéroports internationaux doivent être implantés à la campagne. Outre la pollution, les dangers de crash ne sont pas du tout à négliger. Par contre pour emmerder le pauvre ouvrier avec sa vieille Clio diesel, là ils sont champions.
24/05/2021	16:24	Préserver la santé des citoyens	Bonjour, pas la peine d'être archi bachelier pour comprendre que cet aéroport enclavé dans l'agglomération nantaise est une hérésie : pollution sonore, pollution atmosphérique, pollution des eaux du Lac de Grand Lieu, risque d'accidents et j'en passe.... Quelle cohérence entre la protection de la santé des citoyens décrétée avec le SARS Cov 2 et le fait de laisser un aéroport ultra nocif empoisonnant à terme plus de 80 000 personnes ? Pourquoi écouter les recommandations de l'OMS qui informe de la dangerosité du Covid, et prendre ainsi des mesures exceptionnelles et ne pas prendre en compte les recommandations de cet même OMS qui informe également de la dangerosité délétère sur la santé des riverains des diverses pollutions occasionnées par la

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			proximité d'un aéroport ? Surtout qu'avec le recul, ce qui n'est pas le cas pour ce virus, l'OMS et de nombreuses études internationales ont démontré ces nocivités, ce qui est de fait, pas nouveau. Cet aéroport Nantais ne peut exister là où il est actuellement.
24/05/2021	20:41	Non à l'ILS!	Je représente quatre familles nantaises : nous sommes des riverains qui habitons Graslin et nous sommes estomaqués, consternés face à ce projet qui fera de notre ville une cité invivable, suite à son survol littéralement criminel via l'ILS. Nous nous battons pour nos enfants, pour notre santé, pour la qualité de nos vies ! Nous sommes totalement opposés à ce projet totalement fou au sens premier du terme!!!!!! Stop à l'extension de l'aéroport et du nombre de passagers! Vous n'avez pas voulu NDDL? Et bien ne nous imposez pas un survol avec 11 à 15 millions de passagers et limitez l'aéroport à 3/4 millions de passagers (selon les propos même de la DGAC!). Nous ne pouvons pas laisser faire!
24/05/2021	22:33	Contre ce projet	Bonjour, Je tenais à exprimer mon désaccord concernant ce projet. Si le projet de Notre Dame des Landes a été abandonné, ce n'est pas pour le remplacer par un nouveau projet qui va dégrader cette fois la ville, et amplifier les dommages déjà occasionnés sur le lac de Grand Lieu. Le dédommagement proposé pour les propriétaires dont le bien va perdre de la valeur n'arrivera jamais à la hauteur de la perte encourue. Concernant les voix 'beau temps' 'mauvais temps', il est à préciser que les pilotes d'avion peuvent exiger le droit à la sécurité optimale. Aussi, rien ne dit que le couloir aérien qui passe au dessus de la ville ne sera pas employé deux fois plus que dans vos prévisions. Est-il utile de préciser que ce projet de couloir aérien au-dessus de la ville va impacter plus de 80 000 personnes, tandis que le projet d'aéroport de Notre dame des Landes aurait impacté 2700 personnes (chiffres de 2009). Devons-nous créer une ZAD urbaine pour nous faire entendre et trouver un écho à nos propos ?! Je vous remercie de bien vouloir accuser réception de ma réclamation. Cordialement,
25/05/2021	00:10	Survol accru des habitations - Augmentation de l'exposition au bruit - Risques	Bonjour, Je tiens à exprimer mon total désaccord concernant ce projet. Le projet de NDDL a été abandonné et malheureusement les solutions pour faire face à l'augmentation du trafic aérien vise à condamner une grosse partie du centre-ville de Nantes à des nuisances supplémentaires et à amplifier les dommages sur le lac de Grand Lieu. La solution serait peut-être de ne pas autoriser cette augmentation du trafic et des rester avec le couloir aérien de 13° actuel qui permet de limiter tant que possible l'impact sur la population. Nantes était pour l'instant épargné des nuisances sonores > à 55dB, mais ce plan montre bien que, pour l'instant, vous condamner 3460 logements Nantais. En considérant bien sûr le seuil arbitraire de 55 dB. L'impact sera en réalité bien supérieur. Les mesures prévues pour limiter l'impact ne compenseront jamais la gêne occasionnée et paraissent bien théoriques. Ce projet, est une hérésie. Pourquoi le maintenir ? De plus, le décret publié de 20 avril 2021 permettant l'entrée en vigueur de l'aide à la revente exclu toute une partie de Nantes qui sera exposé à des nuisances sonores de plus de 55 dB ? Comment justifiez-vous que la carte officielle du décret de soit pas en

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			conformité avec la carte du PPEB page 109 ? Je vous prie de bien vouloir m'apporter un éclairage sur ce point. Cordialement,
25/05/2021	10:35	Une absurdité dans le monde d'après !	Bonjour, Je suis une nantaise de 30 ans avec un enfant et j'habite le quartier Saint Félix. Nous entendons déjà énormément les avions voler au dessus de Nantes . Ce nouveau couloir aérien qui survolerait la ville encore plus est une aberration. comment envisager un tel projet en 2021, alors même que l'environnement et la santé des français devraient être la priorité de nos élus ? Nantes est une ville où il fait bon vivre et où les dernières élections municipales ont démontré que les nantais veulent une ville plus ecole. Nous ne voulons pas avoir des avions qui survolent nos têtes, nos écoles, NON à la pollution sonore. NON à la pollution de l'AIR!! Protégeons nos vies et celles de nos enfants. ce projet est en complet décalage avec les enjeux actuels.
25/05/2021	11:13	non à l'aéroport urbain nantais	Refus du projet aéroport urbain de Nantes. Refus du bruit, de la pollution, et risques aériens en pleine ville. Refus du survol du lac de grand lieu. En espérant être entendue contrairement au référendum NDDL!!!
25/05/2021	15:48	Gêne sonore rue de la pierre	Bonjour, Nous habitons rue de la pierre dans une vieille maison. Nous apprécions la restriction de trafic liée à la pandémie parce que nos menuiseries ne sont plus toutes jeunes et que notre charpente n'est pas isolée (combles). Je m'étais renseignée il y a quelques années, nous étions à 100 m à vol d'oiseau de la zone permettant d'avoir des aides. Aujourd'hui qu'en est il ? Où se renseigner ? L'aéroport est pratique quand on voyage mais c'est rare. Et ce qui m'interloque le plus, c'est comment les avions rasent les écoles des couets... Impressionnant à Célestin Freinet et Urbain/Dolto. Sans parler de la pollution... On ne doit pas être les plus gênés, au dessus de la ranjonnrière, ça passe très bas aussi... En été, on ne s'entend pas parlé dans le jardin. On nous dit qu'il n'y a pas d'avion avant ou après telle heure, ce n'est pas vrai tous les jours.
25/05/2021	19:02	Dénie de démocratie	A la base cet aéroport devrait être en phase fin de vie, mais un dénie de démocratie en a fait autrement. Alors NON merci pas de survol du centre de Nantes, vous devriez avoir honte. Honte de proposer cela pour le bien des générations à venir. Honte pour le risque engendré. Honte pour le bruit
25/05/2021	22:18	Refus de la ligne rouge	Le projet de survol de Nantes tel que prévu est totalement inacceptable
26/05/2021	08:50	RISQUES EN PAGAILLE	Mesdames, messieurs eu égard à la mission qui vous est fixée, il apparait au minimum inopportun, plus exactement extrêmement dangereux de considérer dans l'avenir un survol accru du centre ville nantais, en considérant les risques d'accidents, de terrorisme, de pollution sonore et environnementale extrêmes. Comme toujours l'ETAT, dont vous êtes les représentants, nierait, en cas d'accident , toute responsabilité! Il est grand temps de reconsidérer une solution pérenne, sauf à considérer une décroissance du transport aérien.
26/05/2021	20:16	retraite	je ne comprend pas comment des personnes 'responsables ' puissent laisser se réaliser de telles abominations que j'ose qualifiées de criminelles .Non,il ne faut pas que ce projet prenne forme .Non,Non,Non
26/05/2021	20:18	la ligne rouge	je ne comprend pas comment des personnes 'responsables ' puissent laisser se réaliser de telles abominations que j'ose qualifiées de criminelles .Non,il ne faut pas que ce projet prenne forme .Non,Non,Non

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
26/05/2021	22:34	Non à ce projet de couloir aérien au dessus du centre de Nantes !	Comment se fait-il qu'on ne puisse pas organiser un plan de vols de l'aéroport sans survoler le centre ville ? Au temps où le projet de Notre Dame des Landes était fort contesté , un collectif de pilotes d'avions a affirmé qu'il serait tout à fait possible d'atterrir et de décoller sans survoler Nantes.
26/05/2021	22:35	Non à ce projet de couloir aérien au dessus du centre de Nantes !	Comment se fait-il qu'on ne puisse pas organiser un plan de vols de l'aéroport sans survoler le centre ville ? Au temps où le projet de Notre Dame des Landes était fort contesté , un collectif de pilotes d'avions a affirmé qu'il serait tout à fait possible d'atterrir et de décoller sans survoler Nantes.
27/05/2021	09:26	Volontaire pour réelles prises de mesure de bruit chez moi aux Couëts	Bonjour, J'ai acheté une maison à Bouguenais les Couëts en août 2019 éligible à des travaux d'insonorisation avec Espace 9. Or, le montage de dossier est complexe, le suivi très faible et le reste à charge trop élevé. Des entreprises viennent et ne font finalement pas de devis. Malgré le contexte sanitaire, les nuisances sonores sont réelles, avec des avions ne respectant pas les couloirs aériens et volant à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit. Je suis volontaire pour effectuer de réelles prises de mesure de bruit chez moi aux Couëts : 5 cour des Petits Pavés, 44340 BOUGUENAI. L'emplacement de l'aéroport n'est pas adapté et génère des nuisances pour de trop nombreux habitants. Les montants d'aide à l'insonorisation sont trop faibles.
27/05/2021	12:00	PROJET PPBE	NOUS SOMMMES OPPOSES A CE PROJET INADMISSIBLE
27/05/2021	12:01	Refus	Quelle idée, je refuse que la trajectoire passe en pleine ville
27/05/2021	18:19	PPBE. nuisances aériennes	Je ne comprend pas que des gens responsables te qui sz disent soucieux du bien être des citoyens puissent imaginer un tel projet pour l'aéroport de Nantes . Je suis complètement contre et espère que cette fois ci la voix des nantais sera entendue et respectée .
27/05/2021	18:21	la ligne rouge	Je ne comprend pas que des gens responsables et qui se disent soucieux du bien être des citoyens puissent imaginer un tel projet pour l'aéroport de Nantes . Je suis complètement contre et espère que cette fois ci la voix des nantais sera entendue et respectée .
27/05/2021	18:58	NON à ce PPBE - NON au réaménagement de Nantes-Atlantique	Une fois de plus, ce gouvernement met les services de l'Etat dans l'illégalité, dans une impasse ! Ce gouvernement, après s'être opposé à la décision de l'Etat de transférer la plateforme aéroportuaire de Nantes-Atlantique, après avoir demandé à ses services de la DGAC de se ridiculiser en légitimant un réaménagement de Nantes-Atlantique à 15 millions de passagers, alors que ces mêmes services expliquaient jusqu'en 2016 la mise en danger des populations au-delà de 3,6 millions passagers du fait du contexte particulier de l'orientation de la piste de Nantes-Atlantique dans une zone urbanisée ! Voilà la DGAC à nouveau mise en défaut, présentant un PPBE, non pas par souci de protection des populations, mais pour légitimer la décision du gouvernement actuel, un réaménagement à 15 millions de passagers aux détriment des habitants déjà en souffrance et surtout sans aucune considération des nouvelles populations du centre-ville de Nantes qui ne pourront prétendre à aucune aide ! Le PPBE devrait avoir comme référence les 50 000 mouvements atteints en 2017 ! (Aucune demande n'avait été faite, l'aéroport devait déménager). Le PPBE aurait dû être un préalable à la concertation du

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			réaménagement de Nantes-Atlantique ! (Impossibilité de ne pas étendre la zone des nuisances avec une explosion programmée du trafic ! 2019 : 7,2 millions de passagers -64 000 mouvements, le réaménagement envisagé à l'horizon 2040, plus de 120 000 mouvements !) Pire, ce PPBE est présenté sans connaître les options de trajectoire retenues sur le centre-ville de Nantes ! - Soit avec un réaxage + l'approche désaxée (population actuelle + nouvelle population impactée = doublement de la population sous les trajectoires des avions à basse altitude, contraire à la mise en place d'un PPBE) - Soit uniquement le réaxage ! (Nouvelle population impactée, sans la moindre information, contraire à la mise en place d'un PPBE) Enfin ce PPBE n'intègre pas les nuisances collatérales liées directement au réaménagement de Nantes-Atlantique ! - Le cadencement du train non décarbonné, un passage toutes les 20 minutes ! (double peine pour certaines populations : nuisances aériennes + nuisances ferroviaires) - L'augmentation du trafic routier sur le périphérique déjà à saturation (double peine pour certaines populations, nuisances aériennes + nuisances routières) Toutes les petites mesurètes présentées dans ce PPBE ne pourront jamais protéger correctement les populations survolées à basse altitude, avec l'objectif donné d'un réaménagement de la plateforme de Nantes-Atlantique à 15 millions de passagers ! Plus de 120 000 mouvements ! Ce gouvernement met sciemment les populations en danger.
27/05/2021	18:59	NON à ce PPBE - NON au réaménagement de Nantes-Atlantique	Une fois de plus, ce gouvernement met les services de l'Etat dans l'illégalité, dans une impasse ! Ce gouvernement, après s'être opposé à la décision de l'Etat de transférer la plateforme aéroportuaire de Nantes-Atlantique, après avoir demandé à ses services de la DGAC de se ridiculiser en légitimant un réaménagement de Nantes-Atlantique à 15 millions de passagers, alors que ces mêmes services expliquaient jusqu'en 2016 la mise en danger des populations au-delà de 3,6 millions passagers du fait du contexte particulier de l'orientation de la piste de Nantes-Atlantique dans une zone urbanisée ! Voilà la DGAC à nouveau mise en défaut, présentant un PPBE, non pas par souci de protection des populations, mais pour légitimer la décision du gouvernement actuel, un réaménagement à 15 millions de passagers aux détriment des habitants déjà en souffrance et surtout sans aucune considération des nouvelles populations du centre-ville de Nantes qui ne pourront prétendre à aucune aide ! Le PPBE devrait avoir comme référence les 50 000 mouvements atteints en 2017 ! (Aucune demande n'avait été faite, l'aéroport devait déménager). Le PPBE aurait dû être un préalable à la concertation du réaménagement de Nantes-Atlantique ! (Impossibilité de ne pas étendre la zone des nuisances avec une explosion programmée du trafic ! 2019 : 7,2 millions de passagers -64 000 mouvements, le réaménagement envisagé à l'horizon 2040, plus de 120 000 mouvements !) Pire, ce PPBE est présenté sans connaître les options de trajectoire retenues sur le centre-ville de Nantes ! - Soit avec un réaxage + l'approche désaxée (population actuelle + nouvelle population impactée = doublement de la population sous les trajectoires des avions à basse altitude, contraire à la mise en place d'un PPBE) - Soit uniquement le réaxage ! (Nouvelle population impactée, sans la moindre information, contraire à la mise en place d'un PPBE) Enfin ce PPBE n'intègre pas les nuisances

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			collatérales liées directement au réaménagement de Nantes-Atlantique ! - Le cadencement du train non décarbonné, un passage toutes les 20 minutes ! (double peine pour certaines populations : nuisances aériennes + nuisances ferroviaires) - L'augmentation du trafic routier sur le périphérique déjà à saturation (double peine pour certaines populations, nuisances aériennes + nuisances routières) Toutes les petites mesurètes présentées dans ce PPBE ne pourront jamais protéger correctement les populations survolées à basse altitude, avec l'objectif donné d'un réaménagement de la plateforme de Nantes-Atlantique à 15 millions de passagers ! Plus de 120 000 mouvements ! Ce gouvernement met sciemment les populations en danger.
27/05/2021	19:00	Non au survol de Nantes	Je suis contre la modification du couloir aérien proposé qui va générer de la gêne supplémentaire en centre ville de Nantes et bords de l'erdre. La gêne sonore va s'accompagner d'une augmentation de la pollution et du risque accident. Déplacez cet aéroport en dehors de la métropole !
28/05/2021	16:57	Nouveau survol de centre-ville de Nantes : une absurdité !	En parcourant le PPBE détaillé on apprend que, par souci de sécurité aérienne, le survol à basse altitude de Nantes va être amplifié en 2022 par une nouvelle trajectoire sur un axe centre-ville de la Beaujoire à Graslin/Dobrée, beaucoup plus peuplé que l'axe actuel qui passe plus à l'est par la Loire. Ce survol pourrait être limité aux moins bonnes conditions météo du fait du moindre risque qu'il apporte de part le soutien des radars ILS au sol. La question est : qu'est-ce qu'une météo moins bonne ? On imagine aisément que les pilotes et compagnies privilégieront systématiquement l'axe le plus sécuritaire, fort heureusement, le pilote étant le seul maître à bord, avec pour conséquence un survol très majoritaire du centre-ville historique et commerçant, aujourd'hui épargné. Ce nouvel axe d'atterrissage pourrait être légèrement relevé de quelques mètres du fait d'une pente de descente plus accentuée. La question encore est : qu'est-ce que quelques mètres vont changer à la perception du passage d'un avion, de surcroît si celui-ci descend plus rapidement avec une accentuation des bruits aérodynamiques ? Ce nouvel axe est donc une catastrophe pour la population nantaise en terme de nuisances sonores et de pollution aux particules fines. De ce fait les contraintes d'urbanisme en terme de création de logements et de services seront multipliées pour préserver en vain la santé des nantais, avec pour conséquence un empêchement pourtant vertueux écologiquement de densifier la ville en son centre pour lutter contre l'étalement urbain. Ce projet d'aéroport urbain n'est pas viable pour les habitants et non viable économiquement du fait des surcoûts liés aux indemnités potentielles et à la cassure de la dynamique de création de logements et de services. Ce PPBE ne remplit donc pas son rôle de préservation des habitants survolés en accroissant leur nombre et en impactant de nouveaux. Il donc est urgent de stopper définitivement le développement de Nantes Atlantique et de programmer au plus vite une alternative plus écologique consensuelle à l'échelle régionale.
28/05/2021	21:27	plan de prévention du bruit	La meilleure façon de prévenir le bruit est de limiter le nombre d'avions ainsi que les vols à basse altitude. Je ne comprends pas les perspectives envisagées qui en sont la plus stricte inversion. Aménager un couloir aérien à

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			haute intensité de trafic rasant des zones urbaines densément peuplées est incompréhensible. Cela pose un sévère problème de santé publique : les gaz et les particules rejetés par les avions polluent l'air respiré, les bruits répétés génèrent troubles cardio-vasculaires, stress, troubles du sommeil... Ces nuisances viennent se surimposer à celles du trafic automobile, déjà excessives: j'habite à proximité du boulevard Orioux fort pollué, une zone qui sera terriblement impactée si le projet aboutit. Cela soulève de graves problèmes écologiques, nous savons que le trafic aérien est fortement émetteur de GES, nous ne devrions pas l'encourager de la sorte si nous étions sensés. Par ailleurs le couloir devra survoler la rivière de l'Erdre qui est un véritable sanctuaire où vivent de nombreuses espèces protégées et où les Nantais viennent se ressourcer, cette merveille sera abimée, salie, c'est inadmissible. Cela génère un préjudice immobilier : la valeur des biens va chuter avec la dégradation environnementale prévue par le projet de couloir aérien en ville : pour ma part, si le projet de couloir à basse altitude se concrétise, j'envisagerais des actions en justice avec des collectifs de riverains pour demander des indemnités substantielles en proportion des préjudices subis. Cela provoque une menace pour la sécurité civile : les risques de catastrophe aérienne sur l'agglomération seront évidemment accrus avec ce sur-traffic en basse altitude! Cela pose enfin un problème démocratique : les populations de la métropole nantaise devraient être consultées par référendum : les quelques avantages octroyés à l'industrie touristique seront annulés par les nuisances précédemment énumérées. La période du confinement a montré que nous pouvons vivre avec un moindre (ou sans) usage de l'avion. Cette modération est vitale. Donc : pas de vol à basse altitude au-dessus de Nantes ! Et respect pour ses habitants. Appeler plan de prévention des bruits une entreprise de dégradation de la santé publique est par ailleurs grotesque.
29/05/2021	09:34	SH Bouguenais	Comment est-il encore possible à l'heure actuelle, face aux défis majeurs à relever pour préserver notre environnement, d'envisager un tel projet d'aéroport. Quel mépris pour les citoyens ! Oh oui ! Un vrai bonheur durant le confinement...On en vient à souhaiter qu'il se poursuive pour continuer à vivre en paix, profiter de son jardin sans avoir un train d'avion au-dessus de la tête ! La logique économique semble néanmoins primer sur celle de l'écologie et le respect de la santé et de la sécurité de quelques citoyens sont des détails insignifiants non ? Malgré les consultations précédentes toutes les voix ne sont pas entendues alors que différentes perspectives pourraient être explorées...Comment peut-on encore parler de démocratie dans ce cadre ? C'est une honte !
29/05/2021	16:12	Contre le projet, pour un vrai projet d'aéroport hors la ville	J'habite au rond point de Paris, à l'opposé de Nantes par rapport à l'aéroport. Lorsqu'un avion atterrit, toute conversation en extérieure doit stopper, je suis systématiquement réveillé la nuit, les gens qui ne sont pas d'ici hallucinent. 'Tu as acheté une maison à Roissy ?' L'aéroport doit partir loin de la ville, comme dans toute ville du monde qui se respecte. A minima la piste doit être décalée pour éviter le survol du centre. On a mal à nos jours, mal à nos nuits, et mal pour notre ville.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
30/05/2021	16:36	halte aux vieux modèles de développement	L'Etat a d'énormes responsabilités dans la conduite calamiteuse du projet de transfert de cet aéroport urbain beaucoup trop proche du centre ville de Nantes. Ce projet de NDDL était sans doute celui d'un autre temps. Mais à peine le projet de NDDL abandonné, l'Etat n'hésite pas à poursuivre les mêmes chimères d'un développement non maîtrisé de l'aérien en faisant comme si rien ne s'était passé...L'aéroport actuel est trop proche de la ville de Nantes et occasionne beaucoup trop de nuisances (bruit, pollution diverse). L'heure devrait être à la modération pour répondre aux enjeux climatiques soutenus par le même gouvernement, pour repenser nos modèles de développement très fragiles en cas de pandémies sanitaires comme on vient de le voir avec la covid. Au contraire le projet actuel se base sur les mêmes modèles d'une croissance sans limite de l'aérien pas cher qui justement n'est pas cher car il n'intègre aucune de ses externalités funestes : le carbone rejeté, le bruit, la pollution etc...Dans ces conditions présenter un projet de déplacement du couloir aérien qui va impacter toujours plus d'habitants est une véritable provocation. Je ne revendique pas un arrêt du transport aérien mais malgré tout les enjeux climatiques, les nuisances en terme de santé doivent conduire à plutôt résorber les situation critiques plutôt qu'à les aggraver. Or dans le cas présent, cela sera toujours plus d'habitants qui auront toujours plus de nuisances localement pour un chimérique développement économique qui nous éloignera encore un peu plus de la neutralité carbone. Cela n'est donc bon ni localement ni globalement. Je suis donc très opposé à ce projet. Un Etat responsable qui vient d'abandonner NDDL doit se reposer toutes les questions de son ancien modèle. NDDL était le projet d'un autre temps, Le développement sans limite de l'aéroport actuel trop proche du centre ville n'a pas plus de sens. Son développement doit au contraire programmer une baisse de ses activités en conservant celles qui ont le plus de sens (par exemple la desserte d'airbus) et qui apportent le plus de services à la population. Dans ce contexte le développement de vols low costs pour du tourisme de courte durée à des prix défiant la raison ne peut pas se faire au détriment de la santé des habitants de la métropole. Je ne suis pas favorable à ce modèle de développement mais en tous cas si il doit se faire, faisons le à partir d'aéroports qui impactent moins de population autour et organisons une bonne desserte en transports en communs vers ces aéroports. C'est un non-sens au regard de l'évolution indispensable de notre société. IL est temps que l'Etat s'intègre dans un projet global piloté par les collectivités locales. C'est aussi une question de démocratie.
30/05/2021	19:05	Consultation publique relative au nouveau PPBE	Je viens tout juste de prendre connaissance d'un nouveau couloir aérien qui va survoler à basse altitude le centre ville de Nantes, qui avait été jusqu'à présent préservé. Bien évidemment, je suis opposée à un tel projet pour les raisons suivantes: - nuisances sonores renforcées (le confinement aura eu un avantage: plus de vol d'avions) - pollution aux particules fines - risque d'accident!!! - pollution visuelle. Je suis mère de 3 enfants et je tiens avant tout à préserver leur santé. Non donc au projet du futur couloir aérien et OUI au transfert de l'aéroport de Nantes

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
31/05/2021	18:30	Avis concernant les options portant sur la piste	Madame, Monsieur, Le survol du centre ville de Nantes est déjà aujourd'hui une réalité, je me suis maintes fois interrogée en voyant ces avions passer au-dessus de l'Erdre, de la Tour Bretagne ou encore du château sur les risques majeurs que cela présentaient. A l'heure de repenser l'aménagement de notre aéroport (à défaut d'en construire un nouveau!), il est peut-être temps de revoir ce point. Aussi l'option suivante me paraît la plus censée en termes de sécurité : « Une piste transversale par rapport à la voie actuelle, dans sa partie sud, afin d'éviter le survol du cœur de l'agglomération nantaise. »
01/06/2021	00:34	Vous avez dit progres?	En matière de sécurité et d'environnement cette piste est un contresens total qui n'a qu'un objectif: concilier le trafic aérien avec l'emplacement du futur aéroport. Ce projet ringardise et discrédite la métropole nantaise pour les prochaines décennies car il va à l'encontre de toutes les directives et surtout du bon sens
01/06/2021	00:34	Vous avez dit progres?	En matière de sécurité et d'environnement cette piste est un contresens total qui n'a qu'un objectif: concilier le trafic aérien avec l'emplacement du futur aéroport. Ce projet ringardise et discrédite la métropole nantaise pour les prochaines décennies car il va à l'encontre de toutes les directives et surtout du bon sens
01/06/2021	12:05	Je suis contre cet aéroport au vu des nuisances qu'il va engendrer. Plus de trains, moins d'avions !!	Plus de trains, moins d'avions!!
01/06/2021	18:05	LA CONNECTIVITÉ DU TERRITOIRE, CONDITION SINE QUA NONE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	La CCI Nantes St-Nazaire 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.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
01/06/2021	18:07	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.
01/06/2021	18:41	Consultation publique	Bonjour, Je vous remercie de faire cette consultation publique. Je tiens à vous informer que je suis totalement contre ce projet inadapté.
01/06/2021	18:42	Consultation publique	Bonjour, Je vous remercie de faire cette consultation publique. Je tiens à vous informer que je suis totalement contre ce projet inadapté.
01/06/2021	20:11	Population exposée aux nuisances grandement sous-estimée ?	Bonjour, Il semble que le plan tel que prévu ne tienne pas compte de l'apparition du quartier Prairie au Duc à l'Ouest de la ville de Nantes, qui, friche industrielle il y a encore 3 ans, est devenu un quartier densément peuplé avec de nombreux immeubles existants ou en construction. Il apparaît donc complètement erroné de se baser sur les données de 2019 pour le calcul de la population exposée; cette vision est très éloignée de la réalité. Il semble aussi que le nouveau plan survole quasi parfaitement le parcours du Voyage à Nantes.... https://www.nantes-tourisme.com/fr/download/file/fid/9838 A noter que les mois avec le plus de survols correspondent à ceux du Voyage à Nantes. L'impact économique sur le tourisme pourrait être important, les touristes risquant surtout de retenir le survol des avions, plus que jamais.
01/06/2021	20:37	Avis défavorable à ce projet de PPBE	Bonjour, Habitant du quartier de l'Eraudière à Nantes, j'émet un avis défavorable à ce projet PPBE. En effet les avions vont survoler le quartier, et la croissance prévue du trafic va mécaniquement augmenter l'exposition au bruit et causer un préjudice pour les habitants de ce quartier. D'autres alternatives sont possibles.
02/06/2021	08:10	Je m'oppose à ce projet	Nantaise depuis plus de 20 ans, j'étais ravie de quitter Paris pour une ville plus agréable à taille humaine et plus tranquille... Ce nouveau couloir aérien est un scandale: il passe au-dessus de la ville et de quartiers résidentiels! En centre-ville quel impact néfaste pour les habitants et les touristes!! Et pour les autres quartiers comme le mien (Eraudière), hors de question d'avoir des avions qui ne cessent de passer (les projets d'aménagements de nuit sont clairement insuffisants). Je m'oppose formellement à ce projet. Un référendum public me semble indispensable. _ cette consultation publique est une mascarade, je suis tombée dessus presque par hasard, aucun média même le plus local n'en parle !!! vous allez faire fuir tous les nantais !
02/06/2021	09:12	NON A LA LIGNE ROUGE	en tant que nantaise médecin mère de famille je suis parfaitement opposée à ce projet dangereux pour tous
02/06/2021	09:47	PPBE de Nantes Atlantique	bonjour Résidant dans la Zone D du PEB au décollage vers le Nord /Est de NA, je demande à ce qu'il n'y ait pas de survol dans la période minuit à 7 h du matin. Il est aberrant que l'on installe un PGS au-dessus de zones très urbanisées alors que dans l'ancien PEB, la limite était la jaguère avec une obligation de virage à droite au

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			décollage à partir de 400 pieds. De plus ceci correspond toujours à une zone maraîchère peu habitée alors qu'au delà il y eu plus de 800 logements récemment construits. De plus la procédure moindre bruit n'est pas réaliste car elle renvoie les vols au-dessus de cette zone de décollage récemment urbanisée
02/06/2021	10:13	Solution la moins pire ?	Bonjour, Du fait de l'abandon de NDDL, cette solution me semble la moins pire. En particulier, la modification de la procédure d'atterrissage par le nord apparaît tout à fait urgente. Sachant que le risque d'accident lors de la phase d'atterrissage est le plus élevé (43% !), et que celui-ci s'effectue au dessus d'un centre ville dense, il me semble plus qu'urgent de mettre en place les mesures de sécurité les plus avancées, donc l'utilisation de l'ILS devrait à mon sens être obligatoire en tout temps. Tout en espérant que le gain en altitude de cette approche permette de réduire les nuisance sonores. Par ailleurs, il faudrait surtout trouver une solution pour limiter l'utilisation de cet aéroport, cela me semble la seule solution viable in fine. La connexion entre Nantes et d'autres aéroports via le train devrait être le principal objectif, car la position de Nantes Atlantique est tout simplement inadaptée.
02/06/2021	10:50	que fait la 1ère adjointe ?	L'Erdre jusqu'à l'île de Versailles est survolée par de nombreux oiseaux le site est très touristique et l'un des plus beau et sauvage de la ville. Il me semble que les écologistes qui ont lutté, avec succès contre NdL au nom du respect de la faune et de la flore devraient se faire entendre. La 1ère adjointe, véritable égérie de notre maire me paraît bien discrète !!
02/06/2021	11:45	Non au survol urbain!	Je m'oppose radicalement à la création d'un nouveau couloir aérien au-dessus de Nantes. Je m'oppose au survol du centre ville de Nantes. Je m'oppose à un plan qui a été unanimement rejeté par les élus. Je m'oppose à un survol de la ville qui va créer des nuisances sonores considérables. Je m'oppose à un survol de la ville qui être polluant. Je m'oppose à un survol de la ville qui va engendrer une surmortalité des populations locales. Je m'oppose à l'essor du trafic aérien que ce nouveau plan encourage. Je m'oppose à un plan de l'État qui de ce fait favorise le réchauffement climatique.
02/06/2021	17:07	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.
02/06/2021	17:12	ENGAGEMENTS DE L'ETAT ET RESPECT DE LA PAROLE DONNEE	En s'opposant au projet de l'aéroport à Notre Dames des Landes, voté par 65% de la population du département, l'Etat s'est engagé à réaménager l'aéroport actuel. Bien évidemment qu'il convient de réduire les nuisances apportées aux résidents actuels. Il convenait aussi d'en limiter les nouveaux arrivants, les années précédentes. L'enjeu de la mobilité aérienne pour l'Ouest est déterminant. Situé à l'autre bout de l'Europe, nos résidents et entreprises ne peuvent qu'utiliser l'avion pour accéder rapidement à des destinations lointaines touristiques et

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			professionnelles. Il convient de privilégier les atouts de l'aéroport sur ce lieu puisqu'il n' a pas été possible de le transférer à un emplacement plus éloigné des populations
02/06/2021	17:13	ENGAGEMENTS DE L ETAT ET RESPECT DE LA PAROLE DONNEE	En s'opposant au projet de l'aéroport à Notre Dames des Landes, voté par 65% de la population du département, l'Etat s'est engagé à réaménager l'aéroport actuel. Bien évidemment qu'il convient de réduire les nuisances apportées aux résidents actuels. Il convenait aussi d'en limiter les nouveaux arrivants, les années précédentes. L'enjeu de la mobilité aérienne pour l'Ouest est déterminant. Situé à l'autre bout de l'Europe, nos résidents et entreprises ne peuvent qu'utiliser l'avion pour accéder rapidement à des destinations lointaines touristiques et professionnelles. Il convient de privilégier les atouts de l'aéroport sur ce lieu puisqu'il n' a pas été possible de le transférer à un emplacement plus éloigné des populations
02/06/2021	17:17	Europcar	Il est important d'avoir un maximum de lignes sur Nantes Apt. Mais aussi réussir à faire en sorte de réduire le bruit donc à ne pas passer au dessus de Nantes.
02/06/2021	17:35	NON à cet aéroport urbain	je dis : NON à cet aéroport urbain et à la création de la ligne rouge. POUR TOUTES LES RAISONS ENONCEES CI-DESSOUS : Nantes 2022 : une nouvelle autoroute du ciel en pleine ville et à basse altitude. Un trafic prévu à 15 millions de passagers (7 millions en 2019) Des passages d'avion toutes les 2mn en heure de pointe (info DGAC) Plus de 80 000 personnes impactées sur la Métropole 7133 logements à insonoriser, mais sans moyens financiers Des collèges et des écoles à déplacer (où et avec quels fonds ?) Un périphérique Sud Loire encore plus congestionné (NA, MIN, D2A, ...) Le lac de Grand Lieu, 2eme réserve ornithologique de France, survolée à moins de 400 m ! Un aéroport tellement contraint de toutes parts qu'il ne pourra pas répondre au développement économique du Grand Ouest. je ne sais pas si ma voix sera prise en compte et entendue. j'ai voté OUI pour le référendum sur l'aéroport de Notre Dame des Landes. Malheureusement NOUS N'AVONS PAS ETE ECOUTE.
02/06/2021	17:45	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	18:22	Prévention du bruit de l'aéroport	Excellente initiative pour le bien être des riverains
02/06/2021	18:30	OUI au développement de l'aéroport Nantes Atlantique	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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			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. La réduction des nuisances sonores est un objectif important, qui doit s'évaluer dans la durée et s'appuyer sur les nouvelles technologies visant à proposer des avions moins bruyants et moins émetteurs de CO ² . L'aéroport Nantes Atlantique doit être précurseur sur ces innovations en incitant au renouvellement des flottes. La filière aéronautique industrielle européenne tirée par Airbus, entreprise fortement ancrée sur notre territoire, a toutes les capacités pour s'inscrire dans cette voie. Ces évolutions contribueront à un développement économique respectueux de l'environnement et à une attractivité renforcée du territoire au service des générations futures.
02/06/2021	18:36	Non	Ce projet est indécent !
02/06/2021	20:59	Réduire le trafic à un niveau compatible avec une qualité de vie correcte pour les habitants concernés	Le trafic est arrivé (avant le covid) à un niveau de nuisance incompatible avec une qualité de vie correcte pour les habitants de Nantes et des autres communes concernées. Outre les habitants des zones classées comme exposées au bruit, il ne faudrait pas oublier ceux de Chantenay - Bellevue, zones densément peuplées, qui supportent depuis maintenant plusieurs années, le survol par des avions en phase d'ascension et en pleine puissance. Pourquoi envoyer ces avions sur des zones si peuplées ? Même chose pour un grand nombre de nantais qui supportent les vols à basse altitude avant atterrissage. Il faut réduire le trafic à un niveau supportable, interdire les vols entre 22h et 7h, exclure les avions les plus bruyants, examiner toutes les stratégies de moindre impact. Le développement économique ne peut pas être le seul critère pris en compte.
02/06/2021	21:00	Contre le projet	Notre dame des Landes était un projet pour le grand Ouest, celui-ci va nuire à la ville de Nantes.. Je souhaiterais pouvoir voter contre!
02/06/2021	21:13	Plan inapproprié - gros manquement : que l'état assume et maintienne le couloir existant	Ce plan ne répond à aucun des 3 objectifs visés. _ les nuisances des avions en journée et jusqu'à minuit seront insupportables pour les habitants, les travailleurs en bureau, les enfants et aucune de ces mesurées n'auront d'effet réel. - il ne prévoit pas les travaux d'isolation des maisons (vitrages, matériaux isolants pour les murs, casques anti bruits, consultations de psychologues !!!) ni l'es compensation en matière de baisse du coût immobilier. - les nuisances seront d'un niveau insupportable de base et seront appliquées à une population qui a choisi de s'y installer loin du couloir existant. Au lieu de maintenir des nuisances ou les alléger sur un couloir existant depuis des dizaines d'années ! _ - il ne répond pas non plus au risque d'accident aérien potentiel sur la ville - il porte atteinte à l'environnement en passant au dessus de réserves naturelles - l'état a cédé aux anarchistes qui ont un coût pour la société et porte un projet qui impacte le poumon économique et décisionnaire nantais en dégradant les plus beaux quartiers de Nantes ! Il est dangereux pour la ville tant dans son développement économique : le trafic ne pourra pas augmenter comme le prévoyait le plan de

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			développement et porte atteinte que sur son environnement : plus personne ne souhaitera rejoindre Nantes au profit de Bordeaux ou de Rennes -> que l'état assume sa décision de Notre-Dame des Landes. En maintenant le couloir aérien existant et en payant des indemnités à l'Europe. Elle n'a aucun sens et ceux qui consultent et nous lisent le savent parfaitement.
02/06/2021	22:37	Nantes 2022 - nouveau couloir aérien	Bonjour, je découvre avec effroi le projet de nouveau couloir aérien au dessus du centre de Nantes. Nous avons acheté une maison quartier saint-Félix, rue général Lanrezac. Le nouveau couloir aérien serait juste au dessus de notre habitation. Nous avons fait le choix de vivre près de l'Erdre pour son cadre calme et nature. L'idée d'entendre des avions à fréquences répétées me glace le sang et me laisse un sentiment d'impuissance. Cordialement
02/06/2021	22:39	Nantes 2022 - nouveau couloir aérien	Bonjour, je découvre avec effroi le projet de nouveau couloir aérien au dessus du centre de Nantes. Nous avons acheté une maison quartier saint-Félix, rue général Lanrezac. Le nouveau couloir aérien serait juste au dessus de notre habitation. Nous avons fait le choix de vivre près de l'Erdre pour son cadre calme et nature. L'idée d'entendre des avions à fréquences répétées me glace le sang et me laisse un sentiment d'impuissance. Cordialement
02/06/2021	22:56	Survol du centre-ville à basse altitude impensable	Bonjour, Le contournement du centre-ville doit perdurer. Avec le doublement du trafic prévu d'ici 20 ans, il n'est pas envisageable que tant d'avions traversent Nantes depuis la Beaujoire et survolent le centre-ville à basse altitude. Les nuisances sonore et visuelle engendrées vont impacter négativement la qualité de vie des habitants, l'expérience des touristes et l'image de la ville de Nantes.
03/06/2021	07:43	Rejet du renforcement des mesures de prévention anti-bruit	Bonjour, Ces mesures de renforcement vont inciter les compagnies aériennes à remettre en cause leur présence sur l'aéroport de Nantes Atlantique. La conséquence serait immédiatement un impact négatif sur l'attractivité du territoire, l'économie et ainsi impacterait significativement à la baisse les emplois locaux. Bien cordialement
03/06/2021	08:06	Rejet du renforcement des mesures de prévention anti-bruit	Bonjour Le renforcement des mesures anti-bruit vont inciter les compagnies aériennes à se désengager de l'aéroport de Nantes Atlantique. Cette mesure aura une conséquence directe sur l'économie locale et ainsi une dégradation de l'emploi local. Bien cordialement
03/06/2021	11:59	Arrêtons la densification des vols aériens	Bonjour, Je réside déjà sur le couloir aérien sur la partie atterrissage, je me doute bien de l'impact que pourrait avoir des avions toutes les 2 mn. Comment peut-on accepter un projet comme celui-ci, qui manque cruellement de considération des habitants des communes qui seront survolées. Encore plus, nos élus ne cessent de nous solliciter sur le bien vivre et l'implication des citoyens dans la cité, pour accepter un projet aussi catastrophique sur tous les points déjà évoqués sur le site COCETA. Que l'aéronautique fasse déjà des progrès au niveau pollution de l'air, et sonore, et nous en discuterons. Je suis donc opposé à ce projet. Cdt
03/06/2021	12:51	prévention du bruit	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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			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!
03/06/2021	14:21	Consultation publique sur le projet de Plan de Prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique pour la période de 2020 à 2024.	Pour la période 2020-2024, je suis favorable aux nouvelles actions qui seront mises en œuvre par les parties prenantes en vue de maîtriser les nuisances sonores et limiter la gêne sonore ressentie par les riverains.
03/06/2021	14:34	DIRECTEUR	Suite à l'abandon du projet NDL, l'état s'est engagé à maintenir l'activité sur l'aéroport actuel et à réduire les nuisances sonores. Il n'a jamais été question de réduire l'activité économique, il convient de dire que le développement de l'aéroport et donc le SERVICE LOGISTIQUE sont primordiales pour le développement du bassin économique territorial. Les aménagements aux nuisances sonores ne doivent pas nuire aux développements de l'aéroport.
03/06/2021	16:12	Non	Merci de ne pas nous faire vivre, à nous et nos enfants un enfer quotidien avec un couloir aérien juste au dessus de nos têtes.
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	16:54	Permettre à l'aéroport de Nantes de se développer !	Oui pour permettre à l'aéroport de tenir son rôle dans les années futures donc oui pour son développement et faisons un aéroport raisonné et les évolutions techniques des avions nous permettront d'avoir moins de nuisances.
03/06/2021	16:55	Permettre à l'aéroport de Nantes de se développer !	Oui pour permettre à l'aéroport de tenir son rôle dans les années futures donc oui pour son développement et faisons un aéroport raisonné et les évolutions techniques des avions nous permettront d'avoir moins de nuisances.
03/06/2021	21:19	Déménagement urgent ou assassinat légal	Comment peut-on continuer ces simulacres de consultation ? Les décisions de justice, le vote démocratique n'ont pas suffi. Les nuisances mortifères sont évidentes et pas une personne sensée ne peut prétendre le contraire. Toutes les décisions prises sont politiques et ne tiennent pas compte de la réalité. Triste démocratie.
03/06/2021	22:09	Pour la sécurité garantie par l'ILS	Bonjour, Si l'ILS semble indispensable à mettre en œuvre pour des raisons de sécurité évidentes pour un aéroport de la taille de celui de Nantes-Atlantique aujourd'hui, imaginer une augmentation du trafic aérien au fil des années ne paraît pas du tout cohérent au regard des émissions de CO2 générées par le secteur de l'aviation. Le réchauffement climatique n'est pas un sujet annexe à cette consultation ; prévoir une augmentation de 50% du nombre de vols d'ici 2040 est à ce propos autant dommageable que contre-productif. Cordialement.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
03/06/2021	23:29	Non au survol de l'Erdre, lieu de vie et poumon de quiétude pour les quartiers avoisinants	Les bords de l'Erdre sont une zone de nature préservée, à la circulation apaisée, au beau milieu de la ville. C'est un rare lieu de calme ouvert à tous, où l'on ne sent pas oppressé par la ville et ses bruits. On peut s'y rendre sans utiliser la voiture, beaucoup de nantais aiment s'y promener, y observer les oiseaux, prendre l'air, faire du sport, ... Le survol des avions à basse altitude rendrait ce lieu invivable pour tous ceux qui le fréquentent et dégraderait considérablement la qualité de vie des zones urbaines denses qui le bordent.
04/06/2021	08:22	PPBE Aérodrome de Nantes	Plutôt que de restreindre le nombre de vols sur l'aérodrome de Nantes, il existe des solutions d'isolation phonique pour les riverains qui habitent autour de cet aérodrome. Il s'agit d'un moteur économique primordial pour la région. Il ne faut pas limiter son importance.
04/06/2021	12:17	REFUS DE CE PROJET D AEROPORT URBAIN	Je suis contre ce projet d'aéroport urbain : - nuisances sonores supplémentaires (domiciliée à Trentemoult) - pollution toujours amplifiée par un trafic toujours plus important - risque de crash permanent - impact sur la valeur immobilière JE NE VEUX PLUS DE CETTE PROGRESSION AERIEENNE INCESSANTE ET UN DEMENAGEMENT IMPERATIF DE CET AEROPORT BIEN TROP PRES DE L AGLOMERATION S'IMPOSE !
04/06/2021	12:19	REFUS DE CE PROJET D AEROPORT URBAIN	Je suis contre ce projet d'aéroport urbain : - nuisances sonores supplémentaires (domiciliée à Trentemoult) - pollution toujours amplifiée par un trafic toujours plus important - risque de crash permanent - impact sur la valeur immobilière JE NE VEUX PLUS DE CETTE PROGRESSION AERIEENNE INCESSANTE ET UN DEMENAGEMENT IMPERATIF DE CET AEROPORT BIEN TROP PRES DE L AGLOMERATION S'IMPOSE !
04/06/2021	19:32	Nuisances sonores très fortes au dessus des Sorinières	Le trafic aérien reprend bien, et il se trouve juste au dessus de la zone pavillonnaire (clos de la forêt) et des immeubles qui viennent d'être construits rue de la poste... Le constat : -Après 18h, sur une plage de 15 minutes nous pouvons entendre et voir jusqu'à 4 décollages ! Et nous sommes encore en confinement ! -Parfois la nuisance sonore est de plus de 69 décibels ! Sommes nous dans la zone de gêne sonore ? AUCUNEMENT ! elle est à plus d'un kilomètre ! INCROYABLE et HONTEUX !
04/06/2021	20:35	Un PPBE bien trop insuffisant !	Ce PPBE est bien trop insuffisant pour réduire la montée en puissance des nuisances subies par les riverains ! Habitante de Trentemoult, joli village pittoresque situé en bord de Loire, aimé de ses habitants pour son aspect paisible et de ses visiteurs pour son charme, je vais subir comme beaucoup d'autres résidents l'explosion des nuisances liées 1/ au nouveau couloir aérien qui va survoler complètement Trentemoult, 2/ au doublement du trafic. Quid également de l'école maternelle & primaire qui va être survolée à très basse altitude ? Qu'en est-il de la sécurité de nos enfants ? Quid de la valeur de nos maisons ? L'Etat a-t-il prévu une compensation pour la perte engendrée par ces nuisances ?
04/06/2021	20:39	Un couvre feu absurde !	Quelqu'un pourrait-il m'expliquer le principe d'un couvre feu qui est censé assurer la tranquillité des riverains la nuit, leur garantir une nuit de sommeil ininterrompue de 6h consécutives (quelle chance pour nous !) mais qui autorise les atterrissages pour les compagnies basées à Nantes ? Comme si les avions de Easy Jet ou Transavia étaient totalement silencieux ?!

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
05/06/2021	09:09	Mesures de moindre bruit décollage	Bonjour Dans ce projet de PPBE comme dans tous les études liées au réaménagement, les nuisances suivis au décollage sont systématiquement minimiser voire ignorées. Les avions gagnant vite en altitude, dans les aéroports normaux ce n'est en effet pas un sujet. A Nantes Atlantique, avec son enclavement dans la métropole, c'est un réel problème ! Il est urgent de mettre en place des mesures de moindre bruit au décollage, imposer un taux de montée élevé, faire décoller les avions dans le sens de piste touchant le moins de population aux heures où n'y a pas d'atterrissage, assurer un contrôle des trajectoires et choisir les trajectoires impactant le moins de population. Les virages au Nord-Est impactent une population de dizaines de milliers de personnes, Bouguenais les Couets, Reze, les Sorinieres, Pont Saint Martin. Il est urgent de travailler sur une trajectoire optimisée qui impacte le moins la population, avec des constats objectifs de mesures de bruit en différents points des communes concernées.
05/06/2021	09:41	Nuisances des Trajectoires avions	Bonjour, Habitante de Passay, nous remarquons et subissons les avions passant très largement hors de leurs trajectoires et certains très bas au dessus des maisons. On a parfois l'impression d'être au bord de la piste. Ils doivent normalement prendre leur courbe au delà du village ds une zone où il y a moins d'habitations, voir au dessus du lac. Il serait peut-être souhaitable de veiller aux trajectoires empruntées par les compagnies et de sanctionner plus fortement et systématiquement celles ci. Merci de tenir compte de ce commentaire. Je ne suis pas contre l'aéroport mais pour un 'bon voisinage'.
05/06/2021	11:13	Plan de Prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique	Le positionnement de l'aéroport est un non-sens écologique, inséré qu'il est désormais, notamment dans sa partie nord-est, dans le tissu urbain. Les nuisances sonores sont certes la gêne principale mais pas exclusivement : quid des nuisances des particules diffusées dans l'air au décollage quand les moteurs sont poussés au maximum ? En ce qui concerne les nuisances sonores : 1- Il est inacceptable que des vols charters puissent être toujours autorisés en pleine nuit (Volotea notamment) pour permettre à ces compagnies de pouvoir compléter ou de satisfaire leur offre commerciale au détriment du confort des riverains. Constater en effet des vols jusqu'à 3h est un pur scandale sanitaire (cf dimanche 6 juin, arrivées Volotea à 00:45, 02:25 et 02:45) 2- La période de très forte activité charter correspond à celle pour laquelle la température de l'air est la plus élevée (saison estivale. De ce fait, les appareils doivent pousser les moteurs plus fortement durant l'envol et, habitant les Couets, je constate régulièrement un accroissement très sensible des nuisances sonores à ces périodes. Lors de ces périodes de beau temps chaud, l'axe de piste privilégié est la 03. De ce fait, les décollages se font face à la ville et donc les nuisances sonores sont fortement augmentées du fait d'une moindre portance et donc de l'obligation de pousser plus les réacteurs au dessus de zones habitées. Comme l'enclavement réel de l'aéroport dans le tissu urbain de l'agglomération nantaise est désormais un fait acquis, il sera impossible de réduire fortement l'impact des nuisances sonores sur ce point. Les zones d'impact du niveau sonore prennent-elles ces différences saisonnières? En ce qui concerne la sécurité : Les trajectoires de décollage entraînent un survol obligatoire de zones fortement

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			habitées notamment avec l'axe 21 de la piste (atterrissage face au sud). Cet axe 21 est utilisé lorsque nous sommes en présence des perturbations venant du sud-ouest (fréquentes dans notre région). Il n'est pas rare de constater des remises de gaz (overshoot) du fait de conditions météo dégradées. L'incident grave du vol Luxor Air le 21 mars 2004 aurait dû alerter sur le risque potentiel que présentait cet axe en situation dégradée. Depuis, l'angle d'approche de 11 degrés en décalé par rapport à l'axe de piste n'apparaît pas non plus des plus pertinent pour des atterrissages en conditions météo dégradées. Il semble donc assez pertinent de penser que tout accident sera à l'évidence source d'une catastrophe important sur les quartiers en zone d'approche ou de décollage. Les aménageurs et les gestionnaires engagent donc d'ors et déjà leurs responsabilités judiciaires d'avoir maintenu un tel aéroport à proximité immédiate de zones de population fortement densifiées. Il est évident que tout plan de prévention du bruit restera toujours en but aux intérêts économiques et financiers d'un monde vivant bien en dehors des zones de nuisances d'un aéroport. De ce fait, ce plan se garde bien de protéger l'avenir des riverains. D'en limiter la portée à seulement 2024, en prenant comme année butoir 2018 pour les propriétaires et acquéreurs pouvant être dédommages, montre bien que tout est fait pour minimiser au maximum les coûts annexes que le choix politique du maintien de l'aéroport entraîne. Ce plan ne répond donc pas aux fortes contraintes subies par les riverains anciens ou récents. Le coût de l'immobilier étant ce qu'il est en agglomération nantaise, il est bien évident que les personnes qui habitent ou achètent proche de la zone d'impact d'un aéroport ne le font pas par choix mais bien par contrainte financière.
05/06/2021	12:03	CHANTENAY/STE ANNE	Bonjour, est-il vrai que le couloir aérien de l'aéroport de Nantes va se situer sur le quartier Chantenay/Ste Anne dès 2022 ? Merci de votre réponse.
05/06/2021	18:47	refus	Je refuse le plan actuel du maintien de l'aéroport de Nantes *qui ne tient pas compte des nuisances sonores subies par la population depuis tant d'années *qui est un danger réel pour la ville de Nantes avec le survol à basse altitude des avions. Actuellement les décollages quotidiens au dessus de mon domicile me laissent présager du pire. J'attends plus de considérations de la part de l'état pour ses concitoyens des communes concernées, nous n'oublions pas la trahison du non respect du vote concernant Notre Dame Des Landes..
06/06/2021	11:16	STOP à l'augmentation des nuisances sonores liées au trafic aérien	Bonjour, Nous sommes nombreux à souffrir du bruit des avions en survol des habitations nantaises et proches abords. Il est inimaginable d'augmenter le trafic et le nombre de vols. peu de bruit en 2020 et en ce sens le confinement a été un vrai bonheur ! Enfin, nous entendions les oiseaux !! Non, nous vous en supplions, n'augmentez pas le trafic au dessus de nos têtes ! nous ne nous entendons même pas parler quand un avion est de passage. pour moi qui suis habitante de Trentemoult, c'est une vraie souffrance ... au point d'envisager de quitter la ville uniquement pour cette seule raison et malgré toutes nos attaches !! est-ce cela que vous voulez ? faire partir les personnes à condition qu'elles le puissent ?

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
06/06/2021	16:45	Retour sur votre projet	Madame, Monsieur J'ai bien lu votre documentation, vous nous avez donné l'opportunité de vous faire un retour et je la saisis de ce pas. Tout d'abord je voudrais vous donner un peu de contexte général. Lors de mon arrivée à Nantes en 2016 j'ai été profondément surpris de voir des avions passer plein centre ou presque à très basse altitude. Venant de Paris, où tout survol de la ville est rigoureusement interdit, pour je suppose de très bonnes raisons, une telle configuration et ses conséquences évidentes en terme de bruit, pollution et de risque sanitaire paraissait simplement aberrante et incompréhensible. On comprenait immédiatement l'intérêt d'un transfert proche. Habitant Saint-Donatien à l'époque j'ai néanmoins choisi de quitter le quartier et de me réfugier de l'autre côté de l'Erdre à Saint Felix pour éviter les nuisances réelles liées aux survols. Depuis le temps a passé, il a été décidé de renoncer au transfert en dépit des engagement pris, vous avez opté pour conserver un axe pour la piste qui nuisait au plus grand nombre et vous allez aussi réaxer les atterrissages pour tout ou partie des vols plein centre. (et me condamner ainsi à nouveau à subir les nuisances que j'ai cherchées à fuir il y a 5 ans). Pour expliquer aux parisiens où résident la plupart des personnes qui ont pris cette décision, c'est un peu comme si vous aviez choisi de faire atterrir les avions à Paris en les faisant survoler la ville et passer au-dessus de Notre-Dame à 300 ou 400 mètres d'altitude pour qu'ils se posent à Bobigny. D'ailleurs si la décision à prendre avait été posée en ces termes, l'option aurait-elle été envisagée ne serait-ce que plus de 5 minutes ? Je profite donc de l'opportunité que nous avons de nous exprimer pour vous faire part de mon refus catégorique et intégral de votre plan de réaménagement et des mesures que vous présentez et ce pour les raisons suivantes : - Toutes vos démonstrations qui consistent à dire qu'au fond très peu de personnes sont impactées ne résistent pas 5 minutes à la réalité des faits. Allez vers la cathédrale de Nantes un jour où les avions atterrissent par le nord et attendez d'être survolé (il ne vous faudra pas patienter bien longtemps). N'importe qui pourra constater immédiatement l'ensemble des nuisances sonores, visuelles, écologiques sans parler des risques d'accident. Ce ne sont pas 3500 Nantais comme vous le prétendez qui sont impactées mais toute la ville et sa périphérie que vous menacez (les survolés mais aussi toutes les personnes qui voudront profiter du centre !) - Une grande partie de vos démonstrations sont biaisées. Vous ne prenez à chaque fois qu'une vue partielle qui vous arrange pour avancer vos arguments, quitte à contredire vos propres rapports établis précédemment : o Vous avancez que moins de personnes seront impactées après réaxage, alors que dans votre rapport de 1993 on voit bien qu'il y en a beaucoup plus (forcément lorsqu'on se limite volontairement à vue de 55 Lden....) o Vous justifiez certaines décisions comme le non-choix de la piste transversale au nom d'impacter le moins possible de nouvelles populations quand, du fait du réaxage que vous omettez sciemment, vous allez en impacter beaucoup plus. Y-aurait-il des nouvelles populations qui vous arrangent plus que d'autres ? o Vous avancez des cartes de bruit et des altitudes sont ne se réaliseraient que : dans la mesure où les travaux nécessaires seront réalisés. Vous vous gardez bien de mentionner que dans la période intérimaire les nuisances ne seront pas conformes à vos

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			engagements ; si vous obtenez l'accord de l'OACI sur la double trajectoire d'approche (sans lequel vos courbes de bruit sur Nantes auraient une allure bien différente) o etc..... - Enfin, et c'est peut-être le plus impardonnable, vous vous contentez d'une situation qui condamnera toute une ville et une population à vivre d'une manière qu'elle n'a pas choisi et qu'elle rejette pour des générations. En effet vous ne prenez aucun engagement pour faire évoluer la situation et résoudre le problème (je ne parle pas des mesurette prises). S'il-vous-plait, ne vous satisfaisez pas de cet état de fait et recommencez à travailler dès à présent sur la recherche d'autres solutions et prenez au plus vite et publiquement des engagements concrets et fermes avec des date précises pour remédier au problème de manière définitive et permettre enfin aux habitants de la région de Nantes de vivre comme ils l'entendent. (autres trajectoires, déménagement,) C'est tout, soyez convaincus que je m'opposerai dans la mesure de mes moyens et de toutes les manières possibles à votre initiative et ses conséquences pour les habitants ainsi qu'aux responsables qui directement (ou indirectement par leur silence) ont fait de tels choix. Cordialement
06/06/2021	22:35	Projet à contre-courant, à rejeter sans hésitation	Je suis habitant de Nantes, mon domicile et l'école de mes deux enfants sont proches de l'Erdre, et je découvre avec stupéfaction le projet de nouveau couloir aérien en pleine ville et à basse altitude, moins d'un mois avant la clôture de cette consultation. Comment imaginer, à l'heure où les enjeux de sécurité, d'environnement et de santé publique n'ont jamais été aussi forts ni aussi clairement exprimés par la population, qu'un projet de cette nature puisse être sérieusement envisagé ? Comment peut-on oser, alors que se dessine à peine la reprise de l'activité touristique locale après de longs mois de confinement, dégrader à ce point la qualité de vie du centre-ville et de ses environs ? Et quelle ironie que cette consultation soit hébergée sur le site du Ministère de la transition écologique, sous le nom de domaine developpement-durable.gouv.fr ! Je suis indigné d'un tel mépris envers la population de la sixième ville de France et je réclame l'abandon sans délai de ce projet irresponsable.
07/06/2021	09:49	Avis du Conseil municipal de la Ville de Bouaye	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 Jacques GARREAU, Maire. Il a été exposé ce qui suit : La directive européenne (2002/49/CE) impose l'établissement d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour tous les aérodromes qui comptabilisent plus de 50 000 mouvements par an, comme c'est le cas de Nantes Atlantique depuis 2016. Ce plan vise à prendre toutes les mesures pour réduire ou prévenir le bruit et ses nuisances. Le plan doit notamment faire le bilan des actions des 10 dernières années en matière de réduction et prévention du bruit et planifier les mesures sur les 5 prochaines années. Les services de l'État ont travaillé unilatéralement sur un projet de PPBE qui prend l'année 2019 en référence et qui se projette jusqu'en 2025, année à partir de laquelle il devra être révisé. Le projet de PPBE finalisé (version 4.0 du 04/12/2020) a été soumis à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) pour avis. Cette commission est présentée comme une instance de dialogue réunissant les représentants de l'État, des collectivités, des associations et des acteurs

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			économiques de l'aéroport. Les membres des collèges II (élus) et III (associations) de la CCE ont transmis le 25 février dernier une contribution collective proposant 15 amendements et 4 recommandations à ce projet (celle-ci est annexée à la présente délibération). Dans cette contribution travaillée de manière concertée, les élus et associations ont tenu à souligner l'importance des équilibres à trouver entre le cadre de vie et la santé des populations riveraines, les intérêts économiques du territoire et les exigences de transition écologique et de sobriété au regard du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique. Ils ont ainsi appelé de leurs vœux un PPBE garant de la recherche de ces équilibres. Les rappels suivants ont été formulés : -L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES), l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) et l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) ont adressé des mises en garde répétées concernant l'usage du Lden (norme européenne de 2002 pour exprimer le niveau de bruit sur une journée entière) pour la réglementation. Ces trois organismes préconisent à la place l'utilisation d'indices instantanés pour mesurer les effets sanitaires néfastes (de type intensité acoustique Lmax et nombre d'événements bruyants). -L'Autorité Environnementale (AE) dans son avis du 24 avril 2019 relatif au cadrage du réaménagement de Nantes-Atlantique préconise que le niveau de trafic acceptable (plafonnement) puisse être un des objets de la concertation. -Le contexte dans lequel s'inscrit Nantes-Atlantique ne saurait se contenter de mesures de droit commun : le gouvernement a pris l'engagement le 17 janvier 2018 de « compensations exemplaires », elles sont attendues. Lors de la CCE du 26 février 2021, réunie pour se prononcer sur le projet de PPBE, les membres de la commission ont formulé les observations suivantes : 1. La commission souhaite l'établissement d'une clause de revoyure à mi-parcours de la durée de ce Plan afin d'analyser l'évolution de la situation et en tirer les conséquences sur le PPBE sans attendre la révision du plan en 2024, notamment s'agissant des actions dont le financement dépend du niveau de trafic. 2. La commission demande qu'une action visant à limiter l'usage des appareils auxiliaires de puissance (APU) et des groupes électrogènes soit inscrite dans le plan. 3. La commission demande que la possibilité de faire évoluer la classification nationale des avions selon leur performance acoustique soit étudiée. 4. La commission demande qu'une doctrine en matière d'urbanisme soit élaborée dans l'attente de la révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Nantes-Atlantique pour l'instruction des actes d'urbanisme dans les territoires potentiellement concernés par le périmètre de la future zone C du PEB. 5. La commission rappelle son avis favorable du 29 janvier 2021 sur la mise en place des restrictions d'exploitation (couvre-feu) ainsi que son souhait d'une restriction supplémentaire sur la tranche horaire 6h -7h. 6. La commission souhaite saisir l'ACNUSA aux fins de recommandations, en application des dispositions de l'article L. 6361-5 du code des transports. 7. Afin d'assurer la bonne information du public et des parties prenantes, la Commission préconise l'organisation d'une ou plusieurs réunion(s) publique(s) d'information sur le projet de plan, selon des modalités tenant compte du contexte sanitaire et des mesures qui en découlent. Les

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			membres des collèges II et III ont complété ces observations : -En référence au point 1 de l'avis : Un bilan seul ne répond pas de façon satisfaisante à la demande de véritable clause de revoyure. -En référence au point 2 de l'avis : Il est demandé, non pas de limiter l'usage des APU et des groupes électrogènes, mais de supprimer cet usage. (Cf. proposition d'amendement n°6 : création d'une mesure S3). -En référence au point 5 de l'avis : Cet arrêté constitue une première étape. Ces membres des collèges II et III ont formulé le souhait d'envisager des marges acoustiques plus restrictives niveau (EPndB de 13 à 18) dans un calendrier restant à définir, tenant compte du renouvellement progressif des flottes par les compagnies elles-mêmes. -En référence au point 6 de l'avis : Les membres concernés indiquent que l'ACNUSA, sollicitée par leurs soins, a d'ores et déjà formulé des recommandations sur ce projet lors d'une session plénière le 3 février 2021. Ils demandent dès lors que l'ensemble des recommandations de l'ACNUSA soient intégré au PPBE. Par ailleurs, ces mêmes membres des collèges II et III ont également soutenu en séance les amendements ci-dessous, détaillés dans leur contribution collective annexée à cette délibération : -Proposition d'amendement n°1 : utilisation de données populations les plus récentes possibles pour coïncider le plus justement possible à l'année 2019 constituant l'année de référence. -Proposition d'amendement n°3 : suppression au sein du PPBE de la mention des actions engagées il y a plus de 10 ans. -Proposition d'amendement n°4 : le groupe de suivi des vols de nuit doit informer la CCE à sa demande. -Proposition d'amendement n°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 2018). -Proposition d'amendement n°8 : l'aide à la revente pourra être sollicitée à minima sur toute la durée d'application du PPBE à compter de l'entrée en vigueur du dispositif de compensation. -Proposition d'amendement n°8.1 : pourront bénéficier de l'aide à la revente les propriétaires se situant dans une zone définie en bordure de 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 2018). -Proposition d'amendement n°10 : mise en place des mesures de relèvement de l'altitude de survol en approche dès que possible techniquement et administrativement et ce au plus tard en 2023, notamment pour l'approche sud (Saint-Aignan de Grand Lieu) et l'approche nord (Nantes Bouguenais). -Proposition d'amendement n°11 : Évitement du survol de Bouaye au même titre que celui de La Chevrolière. -Proposition d'amendement n°12 : Création d'une mesure « R2 » : Mise en place d'une restriction d'exploitation pour les petits aéronefs et l'aviation de loisir à Nantes-Atlantique au plus

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			tard en 2023. -Proposition d'amendement n°13 : Établissement d'études santé et environnementales afin de dresser un état des lieux territorial indépendant du projet de réaménagement. Les membres de la CCE seront associés au cahier des charges et à l'évaluation de ces études. -Proposition d'amendement n°14 : Association de la ville de Nantes au Groupe Contact, déjà constitué des communes de Rezé, Bouguenais, Saint-Aignan de Grand Lieu et de Nantes Métropole. Association des autres collectivités concernées dont Grand Lieu Communauté en représentation des communes de La Chevrolière et Pont Saint Martin dans le cadre du Comité de pilotage stratégique (Mesure n°29 annoncée le 28 octobre 2019). -Proposition d'amendement n°15 : Les services de l'Etat s'engagent à produire des données en événement bruit (NA62 ou NA65) qui seront facilement accessibles au public. Dans le cadre de la consolidation de l'outil MAESTRO, un travail de facilitation de l'accès aux données sera mis en place pour pallier sa complexité d'utilisation. La possibilité de dépôt de plainte en ligne sera effective et facilitée. Ont également été formulées et soutenues en séance les préconisations suivantes avec le souhait qu'elles puissent être étudiées puis débattues : -Préconisation n°1 : Création d'une mesure « P9 » : mise en place d'une mesure d'abattement de la valeur locative du foncier bâti. Parallèlement, introduction d'une mesure de compensation pour les communes concernées y voyant une perte de leur revenu fiscal. -Préconisation n°2 : mise en place d'approches satellitaires de précision, notamment pour l'approche Nord. -Préconisation n°3 : modification des trajectoires de décollages face au Nord afin de diminuer les nuisances pour les communes de Rezé, Bouguenais et Pont Saint Martin. -Préconisation n°4 : mise en place de procédures de décollage de moindre bruit (Nadp). En l'absence de volonté de prise en compte par l'Etat, et d'intégration en une nouvelle version, de leurs propositions dans le document destiné à être mis à consultation du public, les membres de la CCE se sont prononcés défavorablement au projet de PPBE (19 voix défavorables et 1 abstention pour les collèges élus et associations, 10 voix favorables pour le collège des représentants des compagnies aériennes et de l'aéroport). Depuis le 29 avril et jusqu'au 29 juin, ce projet de PPBE est désormais soumis à consultation publique, étape indispensable avant que les services de l'État ne présentent leur projet final. Celui-ci devra tenir compte des différents avis avant d'être soumis à l'approbation du préfet puis mis en application par arrêté préfectoral. Au même-titre que les membres des collèges élus et associations de la CCE, la commune de Bouaye ne peut se satisfaire du projet de PPBE en l'état, tel qu'il est soumis à consultation du public ni des quelques engagements de l'Etat énoncés à cette occasion. La commune de Bouaye regrette la non prise en compte par l'Etat des propositions formulées de manière collégiale dans un souci de recherche d'équilibre entre le cadre de vie et la santé des populations riveraines, les intérêts économiques du territoire et les exigences de transition écologique et de sobriété au regard du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique. Elle dénonce le principe, qui fonde ce projet, d'un accroissement des nuisances. Les prévisions de la DGAC, indiquant une augmentation à 10%, sont inacceptables et en opposition totale avec les directives européennes dont l'Etat

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			français ne peut se soustraire. Enfin, elle appelle de ses vœux un projet de PPBE révisé pour tenir compte de l'ensemble des avis émis à l'issue de la consultation publique actuellement en cours. Le Conseil Municipal, après délibération et à l'unanimité a : -Emis un avis défavorable au projet de PPBE Nantes-Atlantique 2020-2024 actuellement soumis à consultation publique. - Adopté les propositions d'amendements et recommandations établies par les membres des collèges II et III de la CCE, annexées à la présente délibération, tels que résumés ci-avant. - Invité la population à participer à la consultation publique.
07/06/2021	09:57	pour une modération des nuisances	L'échec du transfert de l'aéroport actuel trop proche du centre ville d'une grande métropole ne doit pas servir de prétexte pour justifier n'importe quoi sur place. Les habitants nombreux aspirent à moins de bruit, moins de pollution, moins de risques. Toute solution qui consiste à augmenter le nombre de personnes victimes de ces fléaux est à proscrire. Le changement de couloir aérien augmente le nombre de personnes survolés. Je suis résolument contre. Ce projet est justifié par un développement jamais remis en cause du modèle aérien : il augmente les émissions de CO2 et est donc contraire aux enjeux de la France en matière de climat. Nous devrions au contraire voir apparaître des projets de modération qui se limitent aux services essentiels à la population. Nous n'avons pas un besoin essentiel d'aller à Malte pour un week-end à des prix défiant toute concurrence. Conservons les services aériens indispensables mais posons comme principe la modération. Cela sera bon pour la planète, cela sera bon pour les habitants de Nantes trop survolés depuis trop longtemps
07/06/2021	10:45	NON AU NOUVEAU COULOIR DE VOLS A NANTES CENTRE VILLE	Bonjour J'ai appris qu'un projet de faire passer un couloir aérien au dessus de Nantes allait voir le jour en 2022. Encore plus de citoyens vont subir les nuisances sonores, sans parler des risques d'accidents et de conséquences sur l'écosystème fragile de l'Erdre, seule rivière encore sauvage et très préservée à Nantes... ecosysteme unique, végétation et animaux en danger avec ce programme de vols à basse altitude. Comment pouvez-vous justifier une telle décision. je m'y oppose personnellement.
07/06/2021	15:13	Furieuse	J'espère que ce projet ne verra jamais le jour. C'est une honte que de passer au dessus de nos têtes, avec le bruit que vous voulez nous infliger et notre sécurité qui ne sera plus garantit.. On dirait qu'on veut faire fuir les nantais du centre ville. Il faut être inconséquent pour survoler des zones d'habitation aussi denses. Et qu'on ne me parle pas de risque 0, prenez-le pour vous-même mais pas pour nous. Pourquoi ne pas dévier la piste au lieu de prendre de tels risques et de nous casser les oreilles avec les décibels que les avions vont envoyer toutes les 3 minutes en heure de pointe ?! C'est une honte !
07/06/2021	15:21	Je suis totalement contre	C'est une aberration, je suis totalement contre. il y a d'autres solutions à mettre en œuvre avant de créer ces nuisances intolérables en centre-ville. Il n'y a qu'à Nantes qu'on voit cela... Soyons sérieux, et faisons appel à de vrais ingénieurs pour trouver de vraies solutions. Merci
07/06/2021	15:58	Déménagement de l'aéroport N-A	Pour rappel la population ligérienne avait voté à plus de 55% le déménagement de l'aéroport de Nantes , promesse de campagne du président de la République. A ce jour, à qui allez-vous faire croire que le

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			réaménagement de Nantes-Atlantique impactera moins la population survolée? Tenir compte de l'avis de la population qui est survolée tous les jours et toutes les nuits serait un minimum. Ce n'est pas quand l'accident sera arrivé qu'il faudra dire 'si on avait su' Seul le déménagement de cet aéroport urbain est une solution viable pour la population. merci d'en prendre note. C'est donc NON au PPBE et OUI au déménagement
07/06/2021	16:14	La Ligne Rouge	Je refuse ce projet absurde
07/06/2021	16:16	La Ligne Rouge	{ {{Je}} } refuse ce projet absurde
07/06/2021	16:17	La Ligne Rouge	Je refuse ce projet absurde.
07/06/2021	16:20	La Ligne Rouge	refus de ce projet
07/06/2021	16:37	Quelle idée saugrenue	Quelle idée saugrenue de suivre en avion l'itinéraire du voyage à Nantes. L'idée est de donner une mauvaise image de la ville de Nantes! Bravo...et c'est ironique. Quelle mauvaise idée que cette trajectoire. Il est encore temps de changer ce projet, cata cata.
07/06/2021	16:41	Non non et non !	Par pitié, ne faites pas de nos vies un cauchemar. Je me suis renseignée sur le trajet des avions, c'est l'horreur en termes de nuisances sonores. Je porterai plainte s'il le faut, j'alerterai les médias, mais je ne laisserai pas faire cette hérésie. merci de respecter les nantais qui habitent le centre ville. cordialement,
07/06/2021	16:41	Non non et non !	Par pitié, ne faites pas de nos vies un cauchemar. Je me suis renseignée sur le trajet des avions, c'est l'horreur en termes de nuisances sonores. Je porterai plainte s'il le faut, j'alerterai les médias, mais je ne laisserai pas faire cette hérésie. merci de respecter les nantais qui habitent le centre ville. cordialement,
07/06/2021	22:17	Limitation du trafic aérien	Il est essentiel de limiter le trafic aérien nantais en interdisant les vols la nuit et diminuant le nombre de rotation.
08/06/2021	05:34	Changement du couloir d'approche de l'aéroport de Nantes	Survol de l'hyper centre-ville, à la population très dense, destruction d'un incroyable biotope des bords de l'erdre avec herons etc qui vivaient en harmonie dans cette zone urbanisée mais respectueuse. On est bien dans le thème d'une ville qui se développe de manière eco-responsable ! Une honte ce projet
08/06/2021	10:18	Projet aéroport de Nantes	Quel que soit le point de vue : humain, écologique ou économique, ce projet insensé ne peut être que rejeté!
08/06/2021	10:24	Un PPBE caduque et sans ambition	Le PPBE vise à entériner un projet caduque qui ne répond pas au besoin du territoire et ne les préserve pas les citoyens des nuisances sonores de l'aéroport et des dessertes pour lesquelles il n'y a aucune information particulière. Le document est volontairement illisible, les cartes sont en annexes et en petite taille. L'impact du réaxage des atterrissage n'est pas pris en compte pour valider concrètement l'impact des mesures techniques préconisées pour réduire le bruit. L'affichage d'une croissance du trafic comme étant entériné dans le plan est pleinement contradictoire aux objectifs de réduction du bruit. La référence au Lden pour mesure l'impact sonore n'a aucun sens (moyenne générale qui ne prend pas en compte les pics sonores) et n'intègre pas les préconisations en matière de mesure du bruit. Il n'y a aucun garde-fou si ces mesures sont dépassées et les moyens mis en œuvre inutiles. La notion de zone calme a été complètement écarté du PPBE contrairement à

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			l'arrêté qui définit les éléments à traiter dans le cadre d'un PPBE. Je rejette sur le fond et sur la forme ce PPBE et le projet de maintien de l'aéroport sur son site actuel ainsi que le développement du trafic qui expose 100000 habitants à 40 ans de qualité de vie sacrifiée.
08/06/2021	12:35	aéroport de Nantes	REFUS DU PROJET PROPOSE
08/06/2021	15:22	Protéger la santé des riverains en limitant le trafic de jour et en allongant le couvre feu	Bonjour, Habitant à Bouaye depuis 17 ans, nous avons subi les 5 années précédant la crise COVID des nuisances de plus en plus importantes liées à l'augmentation du trafic et la mise en place de nouveaux couloirs aériens. En 2019, ces nuisances sonores ne permettaient déjà plus de profiter sereinement de notre jardin et de dormir toute une nuit sans réveil. L'abandon du projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, pourtant acté de longue date, ne doit pas avoir pour conséquence de sacrifier la santé des nombreux riverains de l'aéroport actuel. Il s'agirait d'un non sens et d'une profonde injustice, c'est une question de santé publique et nous comptons sur vous pour en prendre toute la mesure et agir en responsabilité. Nous nous opposons à l'augmentation prévisionnelle du trafic et demandons une extension du couvre feu au moins jusqu'à 7h. Nous demandons que les couloirs aériens soient étudiés pour ne pas survoler davantage les riverains. Nous comptons sur vous.
08/06/2021	15:23	Protéger la santé des riverains en limitant le trafic de jour et en allongant le couvre feu	Bonjour, Habitant à Bouaye depuis 17 ans, nous avons subi les 5 années précédant la crise COVID des nuisances de plus en plus importantes liées à l'augmentation du trafic et la mise en place de nouveaux couloirs aériens. En 2019, ces nuisances sonores ne permettaient déjà plus de profiter sereinement de notre jardin et de dormir toute une nuit sans réveil. L'abandon du projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, pourtant acté de longue date, ne doit pas avoir pour conséquence de sacrifier la santé des nombreux riverains de l'aéroport actuel. Il s'agirait d'un non sens et d'une profonde injustice, c'est une question de santé publique et nous comptons sur vous pour en prendre toute la mesure et agir en responsabilité. Nous nous opposons à l'augmentation prévisionnelle du trafic et demandons une extension du couvre feu au moins jusqu'à 7h. Nous demandons que les couloirs aériens soient étudiés pour ne pas survoler davantage les riverains. Nous comptons sur vous.
08/06/2021	16:18	Procédure de moindre bruit au décollage, impact sur Les Sorinières.	Bonjour Madame, bonjour Monsieur, Au décollage, un avion est lourd (carburant), lent (sécurité), bas (obstacles, oiseaux, pilotes-aviation de loisir) et l'équipage est très sollicité et ne dispose que de peu de temps pour gérer une difficulté : il a besoin de dépenser beaucoup d'énergie pour monter en altitude et prendre de la vitesse. C'est pourquoi le décollage et les premiers segments de montée sont aussi les plus bruyants pour les riverains. Cette procédure de décollage moindre bruit paraît être très utile à discuter avec les équipages et les motoristes. Merci.
08/06/2021	18:06	Nantes Atlantique doit déménager	Toujours plus de bruit et des aides qui ne tiennent pas de bout. C'est la continuité d'aberrations, avec une promesse de déménagement, avec un vote dont on a pas tenu compte, des aides qui ne privilégient qu'un petit nombre de riverains. Il est inacceptable que Nantes Atlantique reste à Bouguenais. Il ne sera jamais évolutif,, les infrastructures sont saturés et rien n'est anticipé. Quel avenir prépare t'on pour nos enfants ?????

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
08/06/2021	18:07	Nantes Atlantique doit déménager	Toujours plus de bruit et des aides qui ne tiennent pas de bout. C'est la continuité d'aberrations, avec une promesse de déménagement, avec un vote dont on a pas tenu compte, des aides qui ne privilégient qu'un petit nombre de riverains. Il est innacceptable que Nantes Atlantique reste à Bouguenais. Il ne sera jamais évolutif,, les infrastructures sont saturés et rien n'est anticipé. Quel avenir prépare t'on pour nos enfants ?????
09/06/2021	11:02	Plan de prévention du bruit	La mise en ouvre d'un plan de prévention du bruit (indispensable) ne doit pas limiter le développement des liaisons internationales régulières afin de pouvoir assurer le développement des entreprises régionales à l'export.
09/06/2021	14:51	COLTRAN Contribution à la consultation publique de la DGAC sur le PPBE de l'Aérodrome de Nantes Atlantique pour la période 2020-2024	En 2018, notre comité de citoyens COLTRAN a été constitué pour réunir et faire coopérer tous ceux qui sur la base d'une connaissance directe du contexte local ont attachés à maintenir sur le long terme les ambitions de développement économique et d'attractivité de notre métropole et de son hinterland. Très rapidement les membres fondateurs du COLTRAN ont conclu à la nécessité d'une démarche visant à la recherche d'une solution de transfert qui leur est apparu seule capable de permettre à la fois de libérer les populations et l'environnement des nuisances inadmissibles engendrées par un aéroport en milieu urbain et de créer un équipement aéroportuaire moderne et adapté aux besoins du Grand Ouest. Les résultats de la concertation conduite conjointement par la DGAC et la CNDP pour définir plus précisément le projet de réaménagement du site de Nantes Atlantique nous paraissent sans appel. Comme le montre le plan que la DGAC soumet à consultation, le maintien sur le site de Nantes Atlantique ne peut se faire qu'au prix de nuisances pour les populations. A cet égard la promesse de « compensations exemplaires » est bien la reconnaissance que l'aménagement proposé présente des inconvénients que pour notre part nous considérons inacceptables, car non compensables. De surcroit ce maintien entraine des contraintes sur l'urbanisation du sud Loire qui limitent les possibilités de nouveaux équipements et de nouveaux logements. Mais surtout et tout aussi grave à nos yeux, les compensations proposées comprennent des limitations d'activité et donc des réductions du trafic qui vont porter atteinte au développement économique de notre région. Pour notre part, ces impacts négatifs, étaient attendus dès l'annonce du projet de maintien de l'aéroport. Ils sont désormais confirmés au stade du projet définitif proposé. Ils apparaissent encore plus inadmissibles dans le contexte de la crise consécutive à la pandémie de la COVID et les nouvelles exigences et perspectives que cette crise a ouvertes en matière de : Santé publique : comment peut-on désormais maintenir une population urbaine de plusieurs dizaines de milliers d'habitants sous des nuisances de bruit que les plus hautes autorités de santé publique nationales comme internationales (l'OMS) ont désigné comme un fléau dont elles demandent l'élimination par tous les moyens possibles Ce qui implique, dans ce cas, le déménagement de l'aéroport vers un site en milieu non urbanisé. Nous avons montré que de tels sites, à très faible densité de population, existent dans le nord de notre département. Ce qui aurait également pour effet d'atteindre un meilleur équilibre territorial économique et social dans une politique d'aménagement du territoire à long terme. Protection de l'environnement : l'atteinte au riche patrimoine naturel du lac de Grand

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			Lieu et des rives de Loire, un des sites à protéger parmi les mieux identifiés et des plus reconnus de la Région va être maintenue et va encore s'aggraver au fur et à mesure de la reprise attendue du transport aérien alors que des actions sont entreprises en faveur d'un parc naturel ...Urbanisme Le mouvement en faveur d'un « urbanisme circulaire » privilégiant une densification raisonnée de la ville apparait comme une composante d'une nécessaire politique contre le mitage de la périphérie des zones urbaines afin de protéger milieux naturels et terres agricoles. A cet égard, la libération du foncier actuellement gelé par la présence de l'aéroport constitue une réelle opportunité. Développement industriel et économique. La crise a aussi bien montré la nécessité d'une reprise en main de notre destin industriel et d'une redynamisation des territoires ruraux périurbains seuls moyens de fournir emploi et prospérité tout en se donnant les ressources pour protéger et aménager notre environnement, tant sur le plan humain que sur les espaces naturels. Il est clair que le transfert de l'aéroport vers des communes actuellement peu peuplées et moins bien dotées, combinée à une réorientation des communes riveraines du site actuel vers des activités de recherche ou de développement dans des domaines d'avenir et à forte plus-value, va dans ce sens et doit être envisagé dans le cadre d'un plan d'aménagement du territoire à long terme concernant toute notre Région. Le 17 janvier 2018, le Premier ministre annonçait la décision du gouvernement d'abandonner le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes et de réaménager l'aéroport existant de Nantes-Atlantique « tout en inscrivant ce projet dans l'ambition de rayonnement et d'essor que portent Nantes Métropole, la Loire-Atlantique, les Pays de la Loire et, au-delà, le Grand Ouest et de protéger au mieux les populations ». Le comité citoyen pour le transfert de l'aéroport (COLTRAN) demande le respect des engagements pris par le Gouvernement sur ces deux points en effet essentiels : En ce qui concerne la protection immédiate des populations, il est évident pour nous qu'il faut dans l'attente d'une solution de transfert, mettre en place toutes les mesures possibles pour réduire les nuisances sonores tout en précisant que, la zone du droit de délaissement et celle de l'aide à la revente, doit concerner tout propriétaire avant la date d'abandon du transfert (17 janvier 2018). Dans la période transitoire pendant laquelle sera étudié le projet de transfert que nous attendons il faut mettre en place une politique très incitative auprès des compagnies pour l'exploitation d'avions de nouvelle génération moins bruyants, mettre en place des procédures et trajectoires de moindre bruit au décollage., En ce qui concerne l'aménagement du territoire pour le long terme et l'ensemble de la région et du Grand Ouest, par la décision d'engager les études pour définir un projet durable non contingenté qui doit intégrer un futur transfert de l'aéroport sur une zone appropriée avec les objectifs 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.' Pour atteindre cet objectif d'aménagement du territoire L'Etat doit jouer le jeu de la décentralisation et de la régionalisation dont il a lui-même fixé le cadre et les modalités par la loi NOTRe (2015). A cet égard le COLTRAN formule le souhait que

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			la région et les communes concernées par un tel projet se réunissent, comme la loi leur en offre la possibilité et, donc, leur en fait devoir dans l'intérêt général, pour le concevoir et le faire aboutir dans les meilleurs délais
09/06/2021	16:25	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,
09/06/2021	18:25	Mal etre Nantais	Comment peut on faire venir des gens a Nantes, augmenter la population ,leur faire miroiter un cadre de vie agréable et en même temps préparer une pollution sonore et chimique dans leur dos, je me sens mal et prise pour moins que rien avec ce projet! Ne sommes nous que de payeurs d impôts???
10/06/2021	12:29	Consultation PPBE	Le projet d'aéroport urbain est insensé en raison des gênes inacceptables imposées à une nombreuse population. Il faut -enfin- avoir le courage de déplacer l'aéroport dans une zone voisine moins urbanisée
10/06/2021	12:30	Consultation PPBE	Le projet d'aéroport urbain est insensé en raison des gênes inacceptables imposées à une nombreuse population. Il faut -enfin- avoir le courage de déplacer l'aéroport dans une zone voisine moins urbanisée
10/06/2021	14:22	Développer les autres aéroports	Pour qu'il y ait moins de nuisances sonores dans l'environnement de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique il faut développer les aéroports du grand Ouest comme par exemple ceux de Brest et de Rennes pour faire baisser le trafic. En effet beaucoup de Bretons viennent prendre l'avion à Nantes. Si on développe des lignes sur ces 2 aéroports, moins de vols partiront de Nantes, moins de trafics voitures puisque les Bretons viennent pour la plupart en voiture et donc le bruit et les nuisances diminueront.
11/06/2021	11:39	Génétais REZE Bruit des Avions	Bonjour . j'habite un petit village au Génomais a REZE 44400 , qui quand je suis arrivé en 1995 était bien tranquille. Depuis quelques années, on ressent de plus en plus le bruit des avions , et maintenant , on a remarquer que malgré que les avions doivent atterrir ou décoller face au vent , souvent , ils atterrissent coté ST-AIGNAN et décollent sur REZE . il y a toujours la nuisance de bruit surtout avec les charters le weekend...Donc si vous déplacez simplement la nuisance de bruit et pollution , Décollage REZE plutôt que ST-AIGNAN , ce n'est pas une solution...Faites une piste de façon a ne gêner le moins possible ou du moins limité. Il y a un bois derrière l'aéroport , il y a là matière a réflexion. Quand on vois l'évolution de la technologie , contre le bruit , mais cela , il faut le vouloir politiquement et surtout combien ça coute...
11/06/2021	11:48	Projet insensé et inadapté !	Trop de Nantais impactés. Eviter plutôt le survol de Nantes et du lac de Grand-Lieu ! Projet insensé qui ne tient pas compte de l'écologie !
11/06/2021	22:02	POURQUOI CRÉER DE LA NUISANCE SUPPLÉMENTAIRE DÛ À CES CHANGEMENTS DE TRAJECTOIRE ?	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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			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	08:01	Plan de prévention du bruit dans l'environnement - Aéroport Nantes	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 PPBE tel que proposé est insuffisant à prévenir et limiter l'impact sur l'homme et l'environnement. Il faudrait : - définir un plan intégrant une approche par palier, cadrant l'évolution nécessaire de l'activité aérienne sur le territoire, pour répondre à l'exigence de réduction sonore et de préservation de l'environnement, - 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, - mieux contrôler les trajectoires avec pénalités fortes en cas de non respect, - mettre en place de procédures et trajectoires de moindre bruit au décollage, - relever les altitudes d'approche En espérant que ces propositions seront dument examinées et prises en compte. Cordialement,
12/06/2021	15:57	Avis défavorable	Bonjour, J'habite au XX boulevard Saint Aignan, soit très près de la zone de passage des avions. A quelques centaines de mètres près, mon logement acheté en 2016 n'est cependant pas éligible aux aides à la revente. Etant situés au 4ème et dernier étage de notre résidence, aujourd'hui nous avons déjà constaté que les avions passaient de plus en plus près, nous les voyons distinctement depuis la fenêtre de notre salon qui est orientée vers la Loire. Même si l'exposition au bruit est encore modérée aujourd'hui (nous entendons clairement les avions passer lorsque la fenêtre est ouverte, mais le double vitrage permet de ne plus les entendre), si la trajectoire s'approche encore l'exposition va nécessairement être plus importante. Aussi en cas de revente, notre appartement perdrait nécessairement de la valeur; en particulier si un visiteur s'aperçoit que la vue depuis chez nous, qui était jusqu'ici encore agréable et dégagée, est surtout une vue sur les avions passant très près... Au delà de l'exposition au bruit il y a aussi l'aspect visuel et psychologique de voir passer les avions juste sous nos fenêtres. Je pense qu'il faudrait assouplir les critères d'éligibilité aux aides à la revente, voire envisager une aide/indemnité même en cas de non revente, sur une zone beaucoup plus large qu'aujourd'hui. Le boulevard Saint-Aignan, la place Mellinet, sont des quartiers de maisons et appartements anciens, avec un certain cachet. Le fait que les avions passent très près va nécessairement les déprécier dans leur ensemble. Il faut aussi prendre en compte que tous les logements ne sont pas situés à la même hauteur; un dernier étage a nécessairement une vue

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			directe sur les avions et peut être plus impacté qu'un rez de chaussée. Par ailleurs, à propos de la forme de cette concertation, celle-ci a été très peu médiatisée. Nous sommes également en période Covid19 avec peu de passages d'avions aujourd'hui, je ne suis pas sûre que les habitants de notre quartier aient vraiment réalisé les conséquences de ces modifications de l'aéroport. Il y aurait beaucoup plus de retours sur les trajets des avions avaient été publiés dans la presse par exemple. Bien cordialement,
12/06/2021	16:22	Réduire le trafic, interdire les vols de nuit	On habite Bouguenais depuis 20 ans sous le couloir d'atterrissage. La période COVID avec l'aéroport à l'arrêt a permis de mesurer l'impact des nuisances sur notre sommeil notamment qui s'est bien amélioré sans avions la nuit. Mon explication ci-après s'appuie sur les années précédant 2020. Les avions atterrissent en survolant trop bas ce qui a pour conséquences qu'on ne s'entend plus parler quand on est dehors et les avions sont très fréquents le week-end dans des horaires où on est dehors, on s'use donc rapidement avec ces passages récurrents. La nuit quelle que soit l'heure, l'arrivée d'un vol nous réveille, il en suffit d'un et la nuit est écourtée. Du coup être survolé par au moins un vol toutes les nuits perturbe le sommeil surtout vers 5 h du matin où se rendormir est plus compliqué. Le couvre feu pour tous les avions est donc une nécessité absolue pour la santé des riverains. Depuis récemment nous avons des avions au décollage aussi au dessus de Bouguenais et pas selon le même axe. Or ce n'était pas le cas il y a 20 ans: cette situation au décollage double les durées et plages de nuisances en journée: le bruit est plus intense au décollage et donc gêne plus de riverains. La situation s'est donc fortement dégradée dans le temps: les plages horaires de nuisances sont plus grandes pour les riverains de l'aéroport. Il ne faut pas augmenter le trafic sur cet aéroport dans ces conditions. Ceux qui étaient impactés juste à l'atterrissage le sont aussi par le décollage. Enfin les traces du passage des avions (tâches noires au sol et sur les maisons) augmentent, rendant le nettoyage des extérieurs difficile -je ne connais pas l'impact sur la faune mais il y a des jardins avec fruits et légumes aussi sur le passage. L'aéroport devait déménager mais là il faut redéfinir les conditions de trafic, contrôler le trafic et réduire le bruit. Bouguenais est une ville où il fait bon vivre et une approche sociétale/sanitaire est cruciale.
13/06/2021	08:42	PPBE Aéroport de Nantes	Bonjour, En complément de mon message du 12/06/2021, il conviendrait également de prévoir dans le PPBE des 'zones calmes' incluant les espaces naturels (ex: bords de Sèvre...). Cordialement,
13/06/2021	11:49	augmentation bruit	Je ne sais pas s'il y a eu une modification des trajectoires au décollage, mais j'ai l'impression que rue Blanchet, les avions passent plus près et qu'on les entend davantage qu'auparavant.
13/06/2021	16:30	Mesures inefficaces	Où sont les compensations exemplaires ? Où sont les vrais projets d'avenir ? Après lecture nous refusons catégoriquement ce PPBE. Ce PPBE et ses mesures à minima, cette concertation avec l'avis des habitants qui vont tomber aux oubliettes.. c'est inadmissible ! Le problème depuis le début de cette histoire est qu'il n'y a pas de plan B, l'état a plié devant les Zadistes, et aujourd'hui il n'y a pas de solution. On ose nous raconter dans ce PPBE que les appareils se renouvellent et sont de moins en moins bruyants ...je vous invite à venir dans mon jardin ce

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			dimanche après-midi de Juin, permettez-moi de douter que le bruit d'un avion qui décolle soit un jour supportable ! Quand a l'allongement de la piste , on peut douter également que cela réduise grandement le bruit ressenti aux heures de pointe , et de plus cela ne règle en aucun cas le problème des décollages vers le Nord.-> Mesure coûteuse et inefficace. Je souhaiterais parler des «compensations exemplaires» promises par Edouard Philippe, car le compte n'y est pas ! Plus personnellement : Le 9 Février 2008 l'aéroport NDDL était Déclaré d'Utilité Publique, le projet du nouvel aéroport était donc lancé. C'est ce qui nous a poussé à faire construire a Bouguenais , dans la zone C dite «modérée », elle n'en a aujourd'hui que le nom je vous assure ! Notre permis a été accordé fin 2010 ...résultat : à quelques mois près nous n'avons pas droit à l'aide à la revente, alors que nous sommes dans la zone éligible ! On découvre qu'en réalité très peu d'habitations remplissent tous les critères, à cause de la période trop restrictive (Janvier 2011 à Janvier 2018) , ou bien parce que leur parcelle est du mauvais coté du trait sur la carte !! -> Ce qu'il est vraiment urgent de faire: - que l'état élargisse les critères pour l'aide à la revente et droit au délaissement, Qu'ils soient élargis, afin que TOUS les propriétaires impactés qui souhaitent partir soient indemnisés du moment qu'ils aient construit / acheté avant le 18 janvier 2018, SANS LIMITATION DANS LE TEMPS - que le couvre-feu soit élargi, ceux qui ont des enfants en bas-âge comprendront que 22:00-6:00 ne couvre PAS leur besoin en sommeil, de plus, cette plage horaire, si l'on prend un besoin de 8h de sommeil ne laisse aucune latitude pour se coucher plus tôt, ni se lever plus tard le week end ou en vacances par exemple ! -> Enfin il faut impérativement qu'un nouveau projet soit lancé pour que Nantes Atlantique soit délocalisé, c'est un enjeu de santé publique ! Ce n'est pas pour rien que les grands aéroports internationaux sont construits à l'écart des villes ! Les habitants ne veulent pas de cet aéroport obsolète, enclavé à coté d'un périphérique déjà saturé , les avions qui vont survoler le nouveau CHU et une bonne partie de la ville à partir de 2022...Il est temps de proposer de vraies solutions , développer un ou plusieurs des aéroports de la région , ou alors lancer un autre projet dans une zone non urbanisée pour a terme : fermer Nantes Atlantique !
13/06/2021	16:31	Mesures inefficaces	Où sont les compensations exemplaires ? Où sont les vrais projets d'avenir ? Après lecture nous refusons catégoriquement ce PPBE. Ce PPBE et ses mesures à minima, cette concertation avec l'avis des habitants qui vont tomber aux oubliettes.. c'est inadmissible ! Le problème depuis le début de cette histoire est qu'il n'y a pas de plan B , l'état a plié devant les Zadistes , et aujourd'hui il n'y a pas de solution On ose nous raconter dans ce PPBE que les appareils se renouvellent et sont de moins en moins bruyants ...je vous invite a venir dans mon jardin ce dimanche après-midi de Juin, permettez-moi de douter que le bruit d'un avion qui décolle soit un jour supportable ! Quand a l'allongement de la piste , on peut douter également que cela réduise grandement le bruit ressenti aux heures de pointe , et de plus cela ne règle en aucun cas le problème des décollages vers le Nord.-> Mesure coûteuse et inefficace. Je souhaiterais parler des «compensations exemplaires» promises par Edouard Philippe, car le compte n'y est pas ! Plus personnellement : Le 9 Février 2008 l'aéroport NDDL était Déclaré

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			d'Utilité Publique, le projet du nouvel aéroport était donc lancé. C'est ce qui nous a poussé à faire construire a Bouguenais , dans la zone C dite «modérée », elle n'en a aujourd'hui que le nom je vous assure ! Notre permis a été accordé fin 2010 ...résultat : à quelques mois près nous n'avons pas droit à l'aide à la revente, alors que nous sommes dans la zone éligible ! On découvre qu'en réalité très peu d'habitations remplissent tous les critères, à cause de la période trop restrictive (Janvier 2011 à Janvier 2018) , ou bien parce que leur parcelle est du mauvais coté du trait sur la carte !! -> Ce qu'il est vraiment urgent de faire: - que l'état élargisse les critères pour l'aide à la revente et droit au délaissement, Qu'ils soient élargis, afin que TOUS les propriétaires impactés qui souhaitent partir soient indemnisés du moment qu'ils aient construit / acheté avant le 18 janvier 2018, SANS LIMITATION DANS LE TEMPS - que le couvre-feu soit élargi, ceux qui ont des enfants en bas-âge comprendront que 22:00-6:00 ne couvre PAS leur besoin en sommeil, de plus, cette plage horaire, si l'on prend un besoin de 8h de sommeil ne laisse aucune latitude pour se coucher plus tôt, ni se lever plus tard le week end ou en vacances par exemple ! -> Enfin il faut impérativement qu'un nouveau projet soit lancé pour que Nantes Atlantique soit délocalisé, c'est un enjeu de santé publique ! Ce n'est pas pour rien que les grands aéroports internationaux sont construits à l'écart des villes ! Les habitants ne veulent pas de cet aéroport obsolète, enclavé à coté d'un périphérique déjà saturé , les avions qui vont survoler le nouveau CHU et une bonne partie de la ville à partir de 2022...Il est temps de proposer de vraies solutions , développer un ou plusieurs des aéroports de la région , ou alors lancer un autre projet dans une zone non urbanisée pour a terme : fermer Nantes Atlantique !
13/06/2021	19:03	Projet PPBE - Nantes Atlantiques	Il me semble important dans le contexte actuel, de prendre en compte la santé des riverains. En particulier, en ce qui concerne les nuisances sonores générées par le trafic aérien et les avions 'bruyants'. (Car il n'y a pas que le bruit, mais également les odeurs de Kérosène...) Plus précisément, 1- en limitant les vols sur la tranche 6h-7h, voire en interdisant totalement les mouvements d'avions les plus 'bruyants'. 2- en interdisant, à partir de 22h30, les vols des avions les plus 'bruyants'. 3- en instaurant un couvre-feu dès 23h30 jusqu'à 6h. 4- en envisageant, une classification des aéronefs 'vertueuse', incitant les compagnies à utiliser des avions respectant les normes de seuil de tolérance acoustique autorisé. 5- en réalisant des études d'impacts environnementaux et de santé régulières tenant compte des variations de trafics et permettant d'évaluer l'efficacité des décisions réglementaires. 6- en assurant une communication périodique des données recueillies auprès du public.
14/06/2021	10:53	Avis du Conseil municipal de Saint-Aignan de Grand Lieu	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 de PPBE le 17 mai dernier: 'La directive européenne (2002/49/CE) impose l'établissement d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour tous les aérodromes qui comptabilisent plus de 50 000 mouvements par an, comme c'est le cas de Nantes Atlantique depuis 2016. Ce plan vise à prendre toutes les mesures pour réduire ou prévenir le bruit et ses nuisances. Le plan doit notamment faire le bilan des actions des 10 dernières années en matière de réduction et prévention du bruit

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			et planifier les mesures sur les 5 prochaines années. Les services de l'État ont travaillé unilatéralement sur un projet de PPBE qui prend l'année 2019 en référence et qui se projette jusqu'en 2025, année à partir de laquelle il devra être révisé. Le projet de PPBE finalisé (version 4.0 du 04/12/2020) a été soumis à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) pour avis. Cette commission est présentée comme une instance de dialogue réunissant les représentants de l'État, des collectivités, des associations et des acteurs économiques de l'aéroport. Les membres des collèges II (élus) et III (associations) de la CCE ont transmis le 25 février dernier une contribution collective proposant 15 amendements et 4 recommandations à ce projet (celle-ci est annexée à la présente délibération). Dans cette contribution travaillée de manière concertée, les élus et associations ont tenu à souligner l'importance des équilibres à trouver entre le cadre de vie et la santé des populations riveraines, les intérêts économiques du territoire et les exigences de transition écologique et de sobriété au regard du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique. Ils ont ainsi appelé de leurs vœux un PPBE garant de la recherche de ces équilibres. Les rappels suivants ont été formulés : - L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES), l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) et l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) ont adressé des mises en garde répétées concernant l'usage du Lden (norme européenne de 2002 pour exprimer le niveau de bruit sur une journée entière) pour la réglementation. Ces trois organismes préconisent à la place l'utilisation d'indices instantanés pour mesurer les effets sanitaires néfastes (de type intensité acoustique Lmax et nombres d'événements bruyants) - L'Autorité Environnementale (AE) dans son avis du 24 avril 2019 relatif au cadrage du réaménagement de Nantes-Atlantique préconise que le niveau de trafic acceptable (plafonnement) puisse être un des objets de la concertation. - Le contexte dans lequel s'inscrit Nantes-Atlantique ne saurait se contenter de mesures de droit commun : le gouvernement a pris l'engagement le 17 janvier 2018 de « compensations exemplaires », elles sont attendues. Lors de la CCE du 26 février 2021, réunie pour se prononcer sur le projet de PPBE, les membres de la commission ont formulé les observations suivantes : 1. La commission souhaite l'établissement d'une clause de revoyure à mi-parcours de la durée de ce Plan afin d'analyser l'évolution de la situation et en tirer les conséquences sur le PPBE sans attendre la révision du plan en 2024, notamment s'agissant des actions dont le financement dépend du niveau de trafic. 2. La commission demande qu'une action visant à limiter l'usage des appareils auxiliaires de puissance (APU) et des groupes électrogènes soit inscrite dans le plan. 3. La commission demande que la possibilité de faire évoluer la classification nationale des avions selon leur performance acoustique soit étudiée. 4. La commission demande qu'une doctrine en matière d'urbanisme soit élaborée dans l'attente de la révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Nantes-Atlantique pour l'instruction des actes d'urbanisme dans les territoires potentiellement concernés par le périmètre de la future zone C du PEB. 5. La commission rappelle son avis favorable du 29 janvier 2021 sur la mise en place des restrictions d'exploitation (couvre-feu) ainsi que son souhait

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			d'une restriction supplémentaire sur la tranche horaire 6h -7h. 6. La commission souhaite saisir l'ACNUSA aux fins de recommandations, en application des dispositions de l'article L. 6361-5 du code des transports. 7. Afin d'assurer la bonne information du public et des parties prenantes, la Commission préconise l'organisation d'une ou plusieurs réunion(s) publique(s) d'information sur le projet de plan, selon des modalités tenant compte du contexte sanitaire et des mesures qui en découlent. Les membres des collèges II et III ont complété ces observations : - En référence au point 1 de l'avis : Un bilan seul ne répond pas de façon satisfaisante à la demande de véritable clause de revoyure. - En référence au point 2 de l'avis : Il est demandé, non pas de limiter l'usage des APU et des groupes électrogènes, mais de supprimer cet usage. (cf. proposition d'amendement n°6 : création d'une mesure S3). - En référence au point 5 de l'avis : Cet arrêté constitue une première étape. Ces membres des collèges II et III ont formulé le souhait d'envisager des marges acoustiques plus restrictives niveau (EPndB de 13 à 18) dans un calendrier restant à définir, tenant compte du renouvellement progressif des flottes par les compagnies elles-mêmes. - En référence au point 6 de l'avis : Les membres concernés indiquent que l'ACNUSA, sollicitée par leurs soins, a d'ores et déjà formulé des recommandations sur ce projet lors d'une session plénière le 3 février 2021. Ils demandent dès lors que l'ensemble des recommandations de l'ACNUSA soient intégré au PPBE. Par ailleurs, ces mêmes membres des collèges II et III ont également soutenu en séance les amendements ci-dessous, détaillés dans leur contribution collective annexée à cette délibération : - Proposition d'amendement n°1 : utilisation de données populations les plus récentes possibles pour coïncider le plus justement possible à l'année 2019 constituant l'année de référence. - Proposition d'amendement n°3 : suppression au sein du PPBE de la mention des actions engagées il y a plus de 10 ans. - Proposition d'amendement n°4 : le groupe de suivi des vols de nuit doit informer la CCE à sa demande. - Proposition d'amendement n°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 2018). - Proposition d'amendement n°8 : l'aide à la revente pourra être sollicitée a minima sur toute la durée d'application du PPBE à compter de l'entrée en vigueur du dispositif de compensation. - Proposition d'amendement n°8.1 : pourront bénéficier de l'aide à la revente les propriétaires se situant dans une zone définie en bordure de 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 2018). - Proposition d'amendement n°10 :

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			mise en place des mesures de relèvement de l'altitude de survol en approche dès que possible techniquement et administrativement et ce au plus tard en 2023, notamment pour l'approche sud (Saint-Aignan de Grand Lieu) et l'approche nord (Nantes Bouguenais). - Proposition d'amendement n°11 : Évitement du survol de Bouaye au même titre que celui de La Chevrolière. - Proposition d'amendement n°12 : Création d'une mesure « R2 »: Mise en place d'une restriction d'exploitation pour les petits aéronefs et l'aviation de loisir à Nantes-Atlantique au plus tard en 2023. - Proposition d'amendement n°13 : Établissement d'études santé et environnementales afin de dresser un état des lieux territorial indépendant du projet de réaménagement. Les membres de la CCE seront associés au cahier des charges et à l'évaluation de ces études. - Proposition d'amendement n°14 : Association de la ville de Nantes au Groupe Contact, déjà constitué des communes de Rezé, Bouguenais, Saint-Aignan de Grand Lieu et de Nantes Métropole. Association des autres collectivités concernées dont Grand Lieu Communauté en représentation des communes de La Chevrolière et Pont Saint Martin dans le cadre du Comité de pilotage stratégique (Mesure n°29 annoncée le 28 octobre 2019). - Proposition d'amendement n°15 : Les services de l'Etat s'engagent à produire des données en événement bruit (NA62 ou NA65) qui seront facilement accessibles au public. Dans le cadre de la consolidation de l'outil MAESTRO, un travail de facilitation de l'accès aux données sera mis en place pour pallier sa complexité d'utilisation. La possibilité de dépôt de plainte en ligne sera effective et facilitée. Ont également été formulées et soutenues en séance les préconisations suivantes avec le souhait qu'elles puissent être étudiées puis débattues : - Préconisation n°1 - Création d'une mesure « P9 » : mise en place d'une mesure d'abattement de la valeur locative du foncier bâti. Parallèlement, introduction d'une mesure de compensation pour les communes concernées y voyant une perte de leur revenu fiscal. - Préconisation n°2 : mise en place d'approches satellitaires de précision, notamment pour l'approche Nord. - Préconisation n°3 : modification des trajectoires de décollages face au Nord afin de diminuer les nuisances pour les communes de Rezé, Bouguenais et Pont Saint Martin. - Préconisation n°4 : mise en place de procédures de décollage de moindre bruit (Nadp). En l'absence de volonté de prise en compte par l'Etat, et d'intégration en une nouvelle version, de leurs propositions dans le document destiné à être mis à consultation du public, les membres de la CCE se sont prononcés défavorablement au projet de PPBE (19 voix défavorables et 1 abstention pour les collèges élus et associations, 10 voix favorables pour le collège des représentants des compagnies aériennes et de l'aéroport). Depuis le 29 avril et jusqu'au 29 juin, ce projet de PPBE est désormais soumis à consultation publique, étape indispensable avant que les services de l'État ne présentent leur projet final. Celui-ci devra tenir compte des différents avis avant d'être soumis à l'approbation du préfet puis mis en application par arrêté préfectoral. Au même-titre que les membres des collèges élus et associations de la CCE, la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu ne peut se satisfaire du projet de PPBE en l'état, tel qu'il est soumis à consultation du public ni des quelques engagements de l'Etat énoncés à cette occasion et par ailleurs peu efficaces. Elle regrette la non prise

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			en compte par l'Etat des propositions formulées de manière collégiale dans un souci de recherche d'équilibre entre le cadre de vie et la santé des populations riveraines, les intérêts économiques du territoire et les exigences de transition écologique et de sobriété au regard du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique. Elle dénonce le principe, qui fonde ce projet, d'un accroissement des nuisances, Les prévisions prévues par la DGAC, indiquant une augmentation à 10%, sont inacceptables et en opposition totale avec les directives Européennes dont l'Etat Français ne peut se soustraire. Enfin, elle appelle de ses vœux un projet de PPBE révisé qui tiendra compte de l'ensemble des avis émis à l'issue de la consultation publique actuellement en cours. Le Conseil municipal, après avoir entendu l'exposé du rapporteur, et en avoir délibéré, à l'unanimité : -Emet un avis défavorable au projet de PPBE Nantes-Atlantique 2020-2024 actuellement soumis à consultation publique. - Adopte les propositions d'amendements et recommandations établies par les membres des collèges II et III de la CCE, annexées à la présente délibération, tels que résumés ci-avant. -Invite la population à participer à la consultation publique.'
14/06/2021	11:22	DYNAMIQUE ECONOMIQUE DU SECTEUR HOTELIER	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 de Plan de Prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique pour la période de 2020 à 2024 Il n'est pas sérieux, sous couvert de réduire plus encore les nuisances sonores des riverains, de demander une extension de ce couvre-feu dès 22h et/ou jusqu'à 7h. Ceci aurait un impact majeur sur la connectivité de notre territoire et donc nos activités. En effet, les premiers vols du matin et les derniers du soir permettent de rejoindre ou de revenir des grands hubs européens pour y prendre des vols vers l'international. Cela ne serait de ce fait plus possible. Sans la possibilité de décoller tôt le matin, les compagnies low cost (près de 80% du trafic à NTE) ne pourraient effectuer les 3 rotations quotidiennes indispensables à leur rentabilité et se détourneraient de Nantes. Au nom du Club Hôtelier de Nantes Métropole et étant 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 Président Club Hôtelier Nantes Métropole
14/06/2021	14:00	NON au changement de trajectoire sur Nantes	le changement de trajectoire des avions entraînera une nuisance pour des milliers de Nantais. Cette nuisance va faire perdre de la valeur à des milliers de logements et posera des problèmes de santé à de nombreuses personnes qui vivent au calme jusqu'à présent. La nouvelle trajectoire est incompatible avec les survols stationnaires et nos stationnaires par des hélicoptères lors des manifestations sur le centre de Nantes. Faudra-t-il arrêter les vols ou les détourner pour que les forces de l'ordre puissent mieux intervenir durant les

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			manifestations dans le centre de Nantes ? Personnellement je pense qu'il ne faut pas mettre en oeuvre les nouvelles trajectoires, qu'il faut arrêter le développement de l'aéroport de Nantes et reporter les nouveaux trafics vers un autre aéroport comme celui de Rennes par exemple qui sera beaucoup plus accessible pour de nombreux bretons
14/06/2021	15:02	Stop au survol à basses altitudes, aéroport NTS STOP !!	Que faut-il faire pour délocaliser cet aéroport ?! La ville de Rezé est ciblée depuis plusieurs années, cela est intolérable et invivable au quotidien !! Bruits insoutenables du matin au soir ! Le confinement nous a confirmé l'ampleur du problème ! Les avions qui créent de plus en plus de nuisances au décollage !! Overdose de bruit au quotidien ! Les plans de vol au décollage ont-ils changé car les avions passent au ras des habitations. On ne s'entend même plus parler lorsqu'ils passent ! adultes et enfants en danger !! Bruit insoutenable, impossible de dormir le matin et le soir, impossible de rester dehors aux beaux jours !! STOP STOP STOP !! on va agir pour les arrêter ça croyez nous !!
14/06/2021	15:05	Obliger les avions à décoller plus haut plus loin	Obliger les avions à décoller plus haut plus loin Et non pas au dessus des maisons !! vacarme jour et nuit ça suffit !! Stop au bruit sur la commune de Rezé ça suffit !!!
14/06/2021	17:52	Consultation en cours aéroport de NANTES ATLANTIQUE arrêté de restrictions d'exploitation	La consultation sur le plan de prévention du bruit n'est pas assez ambitieuse pour une ville comme NANTES et sa métropole. Faire rapidement une mise à l'étude d'une extension des restrictions sur la plage 6H-7H. Ainsi que la mise en œuvre d'un couvre-feu sur une plage de 11H00 à 06H00. Et surtout nous déplorons l'abandon d'un projet d'une deuxième piste pour l'étalement des bruits. Afin que ce soit pas toujours les mêmes habitants des communes de REZE ST AIGNAN de subir la dégradation de la qualité de l'environnement sonore. Cela fait des années qu'une partie de la population subit ce stress, vous n'êtes pas réactif face au désarroi de certains citoyens sur la préservation de la santé et de l'environnement.
14/06/2021	18:49	Commune de la Chevrolière plus que survolée	Bonjour, Habitante de LA CHEVROLIERE depuis 2012, je constate que le trafic a augmenté de façon significative depuis 2012. Alors qu'on nous avait promis le déménagement de l'aéroport... Un référendum avait été voté... Nous subissons de plus en plus de nuisances. Nous avons changé nos fenêtres mais la gêne sonore persiste car les bruits passent à travers le toit et les murs, les avions survolent ma maison à 900m d'altitude, le bruit et la répétition du bruit deviennent insupportables. Bref, Je constate sur l'application maestro qu'au décollage vers le sud les avions opèrent quasi systématiquement un virage à 180 degrés pour survoler notre bourg ! ! ! Le plus insupportable c'est de voir qu'il est possible de faire autrement en changeant de quelques mètres la trajectoire ! Et que depuis des mois notre mairie avait fait des demandes en ce sens mais que rien ne bouge. (on attend la confirmation de l'opportunité ???) On nous dit vouloir préserver les populations, mais qu'est-ce qui a été fait depuis 2019 ???? Merci au covid d'avoir réduit considérablement le trafic ! On revit ! Alors à défaut de

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			déménager cet aéroport, merci d'agir de façon pérenne afin de prévenir du bruit et protéger vraiment les habitants de la Chevrolière. Cordialement.
14/06/2021	18:52	Nuisances sonores	Au regard des aides possibles du PPBE , nous remarquons que nous sommes pas dans la zone des nuisances sonores. Cela est très surprenant. Nous avons fait construire en 92 et les trajectoires des avions ne passaient pas au dessus de notre lotissement du quartier de Ragon à Rezé. De puis une dizaine d'années avec l'augmentation du trafic, les courbes de décollage ont été modifiées et nous impactent pleinement avec des fréquences de 3 en 3 mn parfois. Nous sommes très inquiets de cette situation évolutive....et la solution retenue du maintien de la piste avec son allongement , ne modifiera en rien les perturbations actuelles et futures. Techniquement 2 solutions sont envisageables, une piste est-ouest sur le site actuel ou le transfert sur une zone stratégique comme Ancenis ou l'intermodalité est envisageable. En l'état actuel des choses, il nous paraît nécessaire d'élargir le PPBE sauf à nous démontrer que nous ne subissons pas de nuisance. Sincères sentiments.
14/06/2021	19:40	Stopper les vols de nuit de 22h30 à 7h / 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 impact 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.
14/06/2021	23:11	Nuisances sonores	Bonjour, Habitante de la Chevrolière, nous sommes régulièrement exposés aux nuisances sonores occasionnées par le passage des avions au décollage. Qu'en est il du Relèvement de l'attitude de survol de la chevroliere ? Cela a t'il été envisagé pour améliorer la qualité de vie des habitants aux abords de l'aéroport ? Merci d'avance pour votre réponse
15/06/2021	08:10	Le Covid qui cache la forêt	Les modifications importantes de tous les paramètres qui qualifient le trafic aérien depuis l'apparition du Covid 19 début 2020 ne doivent pas déformer la vision que nous pouvons avoir sur le moyen terme concernant les nuisances aéroportuaires. Nous constatons que les prises de décision sont longues et les plans d'action tout aussi

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			longs. Lorsque les actions sont mises en place, elles ne répondent plus à la réalité. Dans le pire des cas, elles ne sont pas réalisées du tout au prétexte de l'inadéquation à la situation réelle. De grands projets de construction sont en cours sous les trajectoires des avions au sens large. De nouveaux permis de construire sont accordés. Les financements issus du secteur aéroportuaire sont exsangues. Les projets de réaménagement de l'aéroport sont reportés. Vu du sol par les riverains, le mot d'ordre semble être 'A partir de maintenant ce sera comme avant, surtout ne rien changer'. Le répit lié à la pandémie nous apporte l'expérience d'un niveau de nuisances plus acceptable et permet les échanges entre interlocuteurs plus détendus. Profitons de la comparaison avec les périodes 2019 et avant insupportables pour les riverains pour définir des limites de nuisances sonores acceptables et mettre en place les mesures des autres nuisances moins immédiates sur une référence basse.
15/06/2021	08:13	Nous voulons un aéroport plus qu'un aérodrome !	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	11:44	Contre le survol de Nantes	Je proteste contre le survol de ma maison à basse altitude et contre le survol des grandes villes en général. D'ailleurs je ne prends l'avion que de façon rarissime, en raison notamment des grands dégâts environnementaux de ce mode de déplacement.
15/06/2021	11:48	Délibération n°055/2021 du 27 mai 2021, du conseil municipal de Rezé	{{Le conseil municipal,}} Vu l'article R.572-9 du code de l'environnement ; Vu les lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne établies par l'Organisation mondiale de la santé (2018) ; Vu le rapport de la convention citoyenne sur le climat (juin 2021), et notamment son objectif E « Limiter les effets néfastes du transport aérien » ; Vu les contributions des groupes de travail issus des différents collèges de la CCE, et notamment celle des collèges des collectivités et des associations du territoire ; Vu l'avis défavorable rendu le 26 février 2021 par la Commission consultative de l'environnement sur le projet de Plan de prévention du bruit dans l'environnement ; Vu le projet de PPBE soumis à consultation publique du 29 avril au 29 juin 2021 ; Vu les avis et expressions de l'Etat et des différents collèges de la CCE du 26 février joints au dossier de consultation ; Vu les codicilles issus de la réunion de la CCE du 26 février 2021 précisant les engagements pris par les services de l'Etat (DGAC), s'agissant notamment 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 ce PPBE, alors même qu'il est attendu depuis 2016, présente nombre d'actions déjà engagées, ou bien des dispositions annoncées en 2019 au terme de la concertation sur le réaménagement de Nantes Atlantique ; Que par conséquent il n'est pas aussi volontariste que ne pourraient légitimement le souhaiter les populations riveraines exposées aux nuisances sonores ; Qu'il est attendu que les mesures élaborées et appliquées conjointement par toutes les parties prenantes puissent

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			permettre de préserver et si possible d'améliorer le cadre de vie des riverains, en ayant une approche sur-mesure du territoire, de ses acteurs et de leurs capacités ; Qu'à ce titre, les riverains de l'ouest de Rezé, comme ceux de Bouguenais Les Couëts, verraient leur cadre de vie amélioré si une mesure « O » supplémentaire était créée, modifiant ainsi les trajectoires de décollage face au Nord (en augmentant les altitudes de survol, permettant d'éviter les virages précoces après le décollage) ; Que si le plan d'action intègre parmi les mesures « R », les futures restrictions d'exploitation entre 0h et 6h, il n'envisage pas de réflexion visant à étendre la plage de restriction pour atteindre les 8h de repos recommandés par l'OMS. Que le PPBE fait très légèrement référence au contexte post-covid pourtant de nature à réinterroger le contexte-même de l'étude ; Que le contexte de reprise lente du trafic aérien après la crise sanitaire COVID-19 peut être une opportunité pour ouvrir le dialogue avec le territoire et les acteurs économiques sur la définition du niveau d'acceptabilité du trafic aérien et envisager le plafonnement des mouvements commerciaux ; Que ce plan d'action ne se donne pas les moyens de sa réalisation. Par exemple en comptant sur les taxes aéroportuaires pour financer des actions alors que le produit de ces taxes est bien sûr dépendant du trafic et actuellement non mobilisable ; Que le système « Maestro », introduit par l'aéroport après la concertation de 2019 et qui permet de suivre les avions en temps quasi-réel autour de Nantes-Atlantique gagnerait encore en utilité pour les riverains s'il permettait de porter réclamation en ligne, pour des trajectoires ou niveaux sonores inhabituels ; Que l'indice réglementaire appliqué pour l'élaboration d'un PPBE, le Lden, n'est pas approprié pour refléter la nuisance sonore aérienne qui se compose d'une suite et/ou de pics d'événements bruyants. Vu l'avis de la commission transitions et inclusions territoriales du 11 mai 2021. Après en avoir délibéré, par 40 voix pour, 0 voix contre, 3 abstentions, {{Emet un avis défavorable sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement}} tel qu'il est rédigé dans le cadre de cette consultation, et réclame : - La prise en compte effective des contributions des groupes de travail issues des différents collèges de la CCE, et notamment celles du collège des collectivités et des associations du territoire ; - L'intégration d'une mesure « O » supplémentaire modifiant les trajectoires de décollage face au Nord de manière à diminuer les nuisances supportées par les riverains de l'ouest de Rezé et de Bouguenais les Couëts ; - La mise à l'étude sans délai d'une extension des restrictions d'exploitation en soirée et entre 6h et 7h ; - La mise à l'étude sans délai d'une extension des restrictions d'exploitation via le plafonnement du nombre de mouvements commerciaux annuel ; - L'établissement effectif d'une clause de revoyure à mi-parcours du PPBE afin d'apprécier la pertinence du plan d'action au regard de la réalité du trafic, et l'adapter à son évolution ; - L'exposé détaillé des ressources financières mobilisables dès l'entrée en vigueur du PPBE pour la mise en œuvre réaliste du plan d'action ; - L'évolution du système « Maestro » afin qu'il intègre la possibilité pour les riverains de porter réclamation en ligne ; - L'utilisation d'un indice événementiel à la place de l'indice Lden.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
15/06/2021	15:05	Urgence révision du PPBE	AVIS sur l'action R1 Nous nous montrons volontaires quant à la mise en place de cette mesure de restrictions d'exploitation. Cependant, nous soulignons que celle-ci doit à l'avenir faire l'objet d'une clause de revoyure afin de discuter de l'extension de la restriction de 6h à 7h du matin et de l'extension du niveau EPndB de 13 à 18. Proposition d'amendement 1 - Contexte - Le PPBE devant établir un bilan des 10 années précédentes, un travail comparatif entre l'année 2016 (année d'obligation réglementaire) et l'année 2019 (année de référence établie) est réalisé. Dans ce cadre, une réactualisation des données de population INSEE et IRIS à 2019 afin de faire coïncider les incidences de l'année de référence choisie sur des données de population justes. Proposition d'amendement 1.1 - CSB -Les données de recensement issues de ces cartes concernant la population et les habitations sont basées sur les données « population » IRIS de 2016. Une réactualisation des données de population IRIS à 2019 sera donc faite afin de faire coïncider les incidences de l'année de référence choisie sur des données de population justes. Proposition d'amendement 2 - CSB -Concernant la situation projetée en l'absence de mesures préventives en 2025 (qui prend en compte un trafic de 94 199 mouvements, soit une augmentation d'environ 10,5%) : nécessaire ajout d'une « clause de revoyure » à ce PPBE afin de tenir compte de la crise sanitaire et économique traversée et d'une reprise progressive du trafic sur les années couvertes par ce PPBE (contrairement à l'augmentation prévue ne tenant pas compte de l'importante perturbation du trafic depuis mars 2020). Proposition d'amendement 3 - Actions engagées -Suppression au sein de ce Plan de la mention des actions engagées il y a plus de 10 ans. Un bilan des actions déjà engagées sera établi afin d'identifier leur pertinence. Proposition d'amendement 4 - Actions engagées -Ce groupe de suivi des vols de nuit doit informer la CCE à sa demande. Proposition d'amendement 5 - Actions « S » En complément de cette action, pourront être étudiées des redevances incitatives pour les acteurs anticipant l'équipement de leurs machines pour les futures approches satellitaires de précision (SBAS Catégorie 1). Pourront être étudiées également des minorations incitatives pour les aéronefs optimisant leurs approches (système LNAS). Afin que ces incitations financières ne soient pas une cause de perte de revenus ou, au contraire, une source de revenus excessive pour le concessionnaire, il est proposé d'étudier un système de « bonusmalus » qui pourrait être équilibré. Proposition d'amendement 6 -Création d'une mesure « S3 » Intitulé de l'action S3 : Remplacement à terme des groupes électrogènes par des branchements électriques au sol. Cette mesure vise à supprimer les nuisances directes des émetteurs et leurs rejets de gaz à effet de serre et particules. Proposition d'amendement 7 -Actions « P » - 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 7.1 - Actions « P » - Les propriétaires éligibles à cette mesure seront ceux qui remplissent les conditions cumulatives suivantes : - être propriétaire d'un logement se situant dans la zone de délaissement ; - avoir procédé à l'achat de leur résidence principale, à la reconstruction de cette dernière ou à

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			l'augmentation significative de sa surface de plancher avant l'annonce du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique (17 janvier 2018) Proposition d'amendement 8 -Actions « P » - L'aide pourra être sollicitée a minima sur toute la durée d'application du PPBE à compter de l'entrée en vigueur du dispositif de compensation. Proposition d'amendement 8.1 -Actions « P » Les propriétaires éligibles à cette mesure seront ceux qui remplissent les conditions cumulatives suivantes : - être propriétaire d'un logement se situant dans une zone en bordure de la zone de délaissement ; - avoir 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 du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique (17 janvier 2018) Proposition d'amendement 9 -Actions « P » Le lancement de la révision nécessite la consolidation préalable d'hypothèses qui ne pourront être levées avant la désignation du nouveau concessionnaire. Les services de l'Etat s'engagent à établir une doctrine applicable pour les communes concernées tant que le PEB ne sera pas révisé. Proposition d'amendement 10 -Actions « O » Échéances : Début de la mise en place de cette mesure dès que possible techniquement et administrativement et ce au plus tard en 2023. Proposition d'amendement 11 -Actions « O » Si l'opportunité est confirmée, modification des trajectoires de décollage face au Sud pour éviter La Chevrolière et Bouaye. Objectifs et enjeux : Cette mesure vise à limiter la gêne sonore pour les populations situées sur les communes de La Chevrolière et de Bouaye. Echéance : Au plus tard en 2023. Proposition d'amendement 12 -Création d'une action « R2 » Intitulé de l'action « R2 » : Restriction d'exploitation pour les petits aéronefs et l'aviation de loisir Mise en place d'une restriction d'exploitation pour les petits aéronefs et l'aviation de loisir à Nantes- Atlantique. Etudes et mise en place dans les plus brefs délais. Echéance : Au plus tard en 2023. Proposition d'amendement 13 -Actions « C » Cette étude d'impact obligatoire, préalable à la future DUP du projet de réaménagement ne peut se suffire à elle-même. Il sera également établi dans les délais les plus brefs possibles, un ensemble d'études santé (soit l'évaluation des impacts sanitaires et sociaux) et environnemental avec un calendrier clairement établi, afin de dresser un état des lieux territorial indépendant du projet de réaménagement. Les membres de la CCE seront associés au cahier des charges de ces études et à leur évaluation. Proposition d'amendement 14 -Actions « C » Description de la mesure : Le groupe contact associe l'État, la Région, le département, la métropole, la ville de Nantes, les 3 communes riveraines (Saint-Aignan de Grandlieu, Bouguenais, Rezé) et Grand Lieu Communauté pour les communes de La Chevrolière et de Pont Saint Martin. Proposition d'amendement 15 -Actions « C » Description de la mesure : Pour renforcer la connaissance de l'environnement sonore réel de la plateforme, une cinquième station fixe viendra renforcer le système. Elle sera implantée sur l'Île de Nantes, après validation de l'emplacement par campagne préalable via la station mobile. Les services de l'Etat s'engagent à produire des données en évènement bruit (NA62 ou NA65) qui seront facilement accessibles au public. Dans le cadre de la consolidation de l'outil MAESTRO, un travail de facilitation de l'accès aux données sera mis en place pour pallier sa complexité d'utilisation. La possibilité de

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			dépôt de plaintes en ligne sera effective et facilitée. - Création d'une mesure « P9 » Il est préconisé que soit étudiée la mise en place d'une mesure d'abattement de la valeur locative du foncier bâti (logements, cabinets médicaux, locaux d'entreprise...) afin de dédommager les riverains et travailleurs qui ne peuvent user pleinement de leur bien du fait des nuisances subies. Il devrait être parallèlement étudié l'introduction d'une mesure de compensation pour les communes concernées y voyant une perte de leur produit fiscal. -Création d'une mesure « O3 bis » Il est préconisé que soit étudiée la mise en place d'approches satellitaires de précision. Question posée : pourquoi un relèvement des pentes d'approche seulement de 3 à 3,5° et ne pas être plus ambitieux avec un relèvement à 4,5° (comme c'est le cas à Chambéry) ou au moins 4° (comme c'est le cas à Marseille) ? Exemple également du cas typique de London City. - Création d'une mesure « O5 » Il est préconisé que soit étudiée la modification des trajectoires de décollage face au Nord (en augmentant les altitudes de survol, permettant d'éviter les virages précoces après le décollage) afin de diminuer les nuisances sonores pour les communes de Rezé, Bouguenais et de Pont Saint Martin. - Création d'une mesure « O6 » Il est préconisé que soit étudiée la mise en place de procédures de décollage de moindre bruit (Nadp 1).
15/06/2021	15:14	Réponse à la consultation publique	Je suis contre le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique pour la période de 2020 à 2024.
15/06/2021	15:29	Bruit	Pour rappel, le droit breton est un droit coutumier. De convention, le tapage nocturne est une plage horaire de 22h00 à 7h00. Il conviendrait que les mêmes plages horaires soient accordées aux avions et qu'ils n'aient de dérogations.
15/06/2021	16:13	Consultation publique: projet d'aéroport urbain de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique	Madame, Monsieur, Nous sommes propriétaires d'une maison à Nantes quartier St Donatien, et j'ai lu les informations du PPBE que la COCETA a porté à ma connaissance. Nous ne sommes pas favorables au nouveau couloir aérien au-dessus du centre ville de Nantes et nous soutenons le recherche d'alternatives permettant d'accompagner le développement économique de l'aéroport et de la région tout en minimisant les nuisances. Cordialement,
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
16/06/2021	09:21	Nuisances sonores	Habitant Nantes, nous souffrons du bruit des avions survolant la ville le soir et la nuit. Soirées gâchées par le passage des avions surtout l'été. Nuits perturbées : impossibilité de dormir fenêtres ouvertes, réveils nocturnes.
16/06/2021	11:44	Contre le PPBE car anti-développement économique de la région Loire-Atlantique	Bonjour, Les premiers vols du matin et les derniers du soir permettent de rejoindre ou revenir des grands hubs européens (Paris, Francfort, Amsterdam, Madrid ...) pour y prendre des vols vers le grand-international. Cela ne serait plus possible avec le PPBE. Sans la possibilité de décoller tôt le matin, les compagnies low cost (près de 80% du trafic à NTE) ne pourraient effectuer les 3 rotations quotidiennes indispensables à leur rentabilité et se détourneraient de Nantes. Dans la région aura moins de touristes et moins d'entreprises!

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
16/06/2021	11:50	couvre feu aeroport de Nantes	ce projet sera très dommageable pour les vols de fret important à l'économie locale. il doit etre flexible. les vols qui nourrissent les hubs seront fermés. la connectivité de l'aéroport et de la région seront diminuer. quid de la clientèle affaires qui ne veut pas partir plus tard pour optimiser sa journée. quid des avions basés qui doivent rentabiliser leur temps au maximum. en tous état de cause il ne doit pas aller au delà de minuit - 6 h. soyons vigilant à toute les conséquences.
16/06/2021	14:32	PPBE	remettre dans l'axe de la piste, information dont le public n'a pas connaissance, avec les trafics envisagés cela va créer à certains moments sur le centre historique, commercial et résidentiel des trains de survol à basse altitude avec des nuisances inacceptables qui condamneront inmanquablement ces secteurs essentiels au cour de la ville. Sans parler du risque accidentel avéré, l'ensemble des nocivités liées à cet assujettissement sur des zones densément peuplées va déterminer une opposition générale légitime qui rend à l'évidence le projet non viable à moyenne échéance.
16/06/2021	20:44	droit de délaisement et aide à la revente	Projet de Plan de Prévention du bruit : - le nombre de propriétaires éligibles est trop restrictif : pourquoi la période s'étant-elle seulement du 31/01/2010 au 17/01/2018, alors que l'aéroport devait être déplacé depuis des années? - PEB: le bruit aérien est déterminé sur un bruit modéré (ce qui laisse entendre un niveau sonore moyenné par jour) -> hors il est convient d'intégrer les pics sonores qui dépassent allègrement les 62 dB. Dans les faits, les pics dépassent > 80 dB dans les zones de bruit. Il apparait que ce projet PEB ne protège par les riverains et que les fameuses aides promises par le gouvernement actuel s'avèrent en réalité être un leurre...
17/06/2021	01:30	Nuisances sonores augmentées chaque année	Bonjour,Depuis notre installation rue Stevenson à Reze en 1998,nous subissons une augmentation constante du bruit .Les avions volent très bas ,et nous avons les décollages bruyants .Aucun plan de prévention du bruit ne pourra aider nos nuits et nos journées à être plus sereine.La seule limitation de l'extension de l'aéroport et l'interdiction des vols de nuit .Personne ne se soucie des conséquences sur notre santé.Depuis la reprise les petits sont stressés et dorment mal la nuit ainsi que la sieste.Nous avons constaté la différence de l'air respiré depuis la reprise l'odeur de kérosène vient jusqu'à notre maisons .IL isolation sonore de nos maisons est obsolète si personne ne se penche sur la limitation de trafic de jour comme de nuit.
17/06/2021	15:21	Rejet nouveau couloir aerien	J'ai acheté en 2018 un appartement dans le quartier de la place de Viarmes à Nantes. Après plusieurs séjours sur Nantes pour vérifier les points intéressants et les éventuelles nuisances (au premier rang desquelles le survol aérien de la ville à basse altitude m'apparaissait comme rédhibitoire). Or aujourd'hui il est envisagé un tracé qui survolerait mon appartement. Après le non respect des électeurs (on s'assoit sur un référendum) maintenant il s'agit du non respect des habitants. Comment croire encore dans une démocratie qui ne prends pas en compte l'avis de la population, qui nie les choix des habitants qui se sont engagés pour plusieurs décennies et dont les choix peuvent être remis en cause par des personnes dont on ne connaît pas la légitimité pour prendre de telles

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			décisions et sans que la population soit consultée. Il ne faut pas s'étonner que les français ne se sentant plus représentés votent de moins en moins et prennent d'autres chemins que celui des urnes pour se faire entendre.
17/06/2021	16:29	Dommage que ça arrive si tard	Bonjour, Il est regrettable que ce PPBE n'ait pas été établi en 2018 comme l'impose la directive européenne (3 ans de retard !!). Cela aurait permis à Nantes Métropole de construire son propre PPBE en cohérence et concertation avec ce PPBE. Pour la prochaine échéance 2024 : il faut espérer que cette concertation / cohérence se fasse. Cette concertation est indispensable pour avoir des actions de prévention et de résorption cohérentes et utiles aux populations survolées. Cela participerait à l'acceptation de ces populations.
18/06/2021	00:12	Augmentation des nuisances	Bonsoir, je ne comprends pas pourquoi ré axer la piste si c'est pour augmenter le nombre d' habitations qui vont subir des nuisances et surtout j'ai l'impression que la fréquence de passage va augmenter pour ceux qui sont sur l'axe.
18/06/2021	00:13	Augmentation des nuisances	Bonsoir, je ne comprends pas pourquoi ré axer la piste si c'est pour augmenter le nombre d' habitations qui vont subir des nuisances et surtout j'ai l'impression que la fréquence de passage va augmenter pour ceux qui sont sur l'axe.
18/06/2021	10:14	NON au nouvel axe aérien	Le nouvel axe aérien va survoler des quartiers plus densément peuplés et faire subir des nuisances sonores à beaucoup plus de personnes. De plus la nouvelle trajectoire passe seulement à 200m de la tour de Bretagne ou de Trentemoult faisant courir de grave risque d'accident. Quand je suis arrivé en 2010 sur Rezé il n'y avait pas un seul avion en pleine nuit. Maintenant nous sommes réveillés toutes les nuits par des avions et cela sans être dans le couloir aérien. Donc cela deviendra insupportable après la modification de la trajectoire. Les actions à mener dans l'immédiat: Non à la modification du couloir aérien Interdiction aux vols de nuits (au moins 23h00-06h00) Suppression des vols inutiles type Nantes-Paris Limitation du nombre de rotations totales annuelles en développant les autres aéroport régionaux, Brest, Rennes, La Rochelle, Angers... ce n'est pas à Nantes de devenir le HUB du grand Ouest. Pour l'avenir : modification de la piste actuelle, avec une piste Est-Ouest par exemple qui impacte beaucoup moins de monde. Il ne s'agit pas de confort mais de santé publique et de sécurité pour les populations.
18/06/2021	16:27	aéroport de Nantes développement respect des populations et de la nature	c'est vrai ,nous le savons tous ,il est impossible de concilier dans un espace aussi restreint le développement de l'activité aéroportuaire , la densité de population et ce merveilleux écrin du lac de Grand-Lieu.Ce n'est pas malheureusement ,le futur avion à hydrogène ,électrique qui va déplacer le problème pour impacter d'autres environnements,mais qui ne va pas freiner l'emballement démesuré, la course folle et suicidaire de notre société.Peut être pourrions nous concevoir un nombre réduit d'aéroports dénués de toute population et utilisant des infrastructures existantes ,peut être pourrions continuer à transmettre la simplicité du dépaysement en allant tout près de chez soi.Mais tout cela n'est possible que si notre ville et campagne proche ne sont pas comme

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			maintenant et demain perturbées par ces bruits d'avion qui gâchent tout.Ce sera le véritable défi de demain.Merci d'avance pour l'attention que vous porterez à ma requête.
19/06/2021	09:46	Aéroport nantes	Je suis désabusée par ce projet. On interdit la voiture en ville pour réduire la pollution . Et d un autre côté on va nous faire vivre un enfer de bruits et de pollution avec l aéroport. C est un projet à l'encontre de la population.
19/06/2021	09:53	nuisances aéroport Nantes	- Allongement de la piste inutile qui ne fera qu'augmenter les nuisances sur St Aignan, Pont ST martin et Sorinières -Les nuisances sonores vont bien au-delà des zones retenues, impossible de profiter de nos jardins sans ce bruit permanent - couvre feu jusqu'à 7 h pour le sommeil des enfants - débile d'avoir un aéroport si près d'une ville alors que toutes les consultations prévoyait son transfert inéluctable - Non à une augmentation du trafic pour satisfaire des touristes pollueurs
19/06/2021	10:12	nuisances aéroport Nantes	Allongement de la piste inutile car impact supplémentaire pour St Aignan, Pont St Martin et Sorinières couvre feu jusqu'à 7 h pour le sommeil des enfants La gêne sonore se situe bien au delà de la zone prévue du plan, impossible de profiter des extérieurs de maison Débile d'avoir et d'agrandir un aéroport en ville alors que toute les consultations et avis prévoyait son transfert Non à une augmentation du trafic uniquement pour des touristes pollueurs
19/06/2021	11:28	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 !
20/06/2021	10:20	Réduction IMPERATIVE du bruit	Le quartier de la Houssais à REZE n est pas en zone de gêne sonore. Donc pourquoi sommes nous réveillés à 6h du matin, fenêtre double vitrage fermée, dimanche compris (alors que les tondeuses sont interdites pour le bien être de tous. Les avions ne respectent pas les couloirs ; le bruit est un DANGER pour la santé dont l Etat doit protéger ses citoyens.
20/06/2021	10:21	Réduction IMPERATIVE du bruit	Le quartier de la Houssais à REZE n est pas en zone de gêne sonore. Donc pourquoi sommes nous réveillés à 6h du matin, fenêtre double vitrage fermée, dimanche compris (alors que les tondeuses sont interdites pour le bien être de tous. Les avions ne respectent pas les couloirs ; le bruit est un DANGER pour la santé dont l Etat doit protéger ses citoyens.
20/06/2021	11:09	Ne pas limiter l'activité aérienne	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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			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. 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.
20/06/2021	11:10	Ne pas limiter l'activité aérienne	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. 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.
20/06/2021	11:17	privilégier les solutions technologiques	Le Groupe 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 imposées aux compagnies aériennes risquent de favoriser d'autres aéroports et pénaliser l'aéroport de Nantes. Le Groupe 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	11:18	privilégier les solutions technologiques	Le Groupe 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 imposées aux compagnies aériennes risquent de favoriser d'autres aéroports et pénaliser l'aéroport de Nantes. 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	16:56	Non au nouveau couloir aerien	Bonjour Nous découvrons un peu par hasard ce projet et cette consultation publique. Mon conjoint et moi nous opposons formellement à ce projet de changement du couloir aérien qui passerait au dessus de Tortière, quai de Versailles, Bretagne... bref le survol de la ville. Nous avons voté en faveur du projet d'aéroport NDDI en toute connaissance de cause concernant le problème survol de la ville de Nantes. Malgré un vote majoritaire lors du

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			référendum en faveur de NDDL, l'État a fait preuve d' un déni de démocratie face à une poignée d'huluberlus. c'est inacceptable dans un État démocratique comme le nôtre donnant ainsi raison à ceux qui utilisent la force, la violence et des pratiques illégales. ... Et désormais nous apprenons que nous allons subir les conséquences de ce déni de démocratie avec le survol des avions au dessus de nos têtes dans un quartier dans lequel nous venons d' arriver. Nuisances sonores, pollution, menaces sur l'écosystème naturel de l'erdre, ...et bien d'autres sont autant de raisons de notre refus de ce nouveau couloir aerien dont le trafic sera beaucoup plus dense. Si l' État poursuit sur cette voie, nous nous opposerons fermement.
20/06/2021	16:56	Non au nouveau couloir aerien	Bonjour Nous découvrons un peu par hasard ce projet et cette consultation publique.Mon conjoint et moi nous opposons formellement à ce projet de changement du couloir aérien qui passerait au dessus de Tortière, quai de Versailles, Bretagne...bref le survol de la ville. Nous avons voté en faveur du projet d'aéroport NDDL en toute connaissance de cause concernant le problème survol de la ville de Nantes. Malgré un vote majoritaire lors du référendum en faveur de NDDL, l'État a fait preuve d' un déni de démocratie face à une poignée d'huluberlus. c'est inacceptable dans un État démocratique comme le nôtre donnant ainsi raison à ceux qui utilisent la force, la violence et des pratiques illégales. ... Et désormais nous apprenons que nous allons subir les conséquences de ce déni de démocratie avec le survol des avions au dessus de nos têtes dans un quartier dans lequel nous venons d' arriver. Nuisances sonores, pollution, menaces sur l'écosystème naturel de l'erdre, ...et bien d'autres sont autant de raisons de notre refus de ce nouveau couloir aerien dont le trafic sera beaucoup plus dense. Si l' État poursuit sur cette voie, nous nous opposerons fermement.
20/06/2021	17:34	Stop au mépris	Après la renonciation de nos gouvernants au projet de NDDL malgré le référendum, on nous impose le développement du trafic sous couvert de 'mesurettes' destinées à enjoliver la réalité. Comment peut on qui plus est décider d'une nouvelle approche dans l'axe de la piste ? Celle-ci serait subitement nécessaire - au mieux - en cas de mauvaises conditions météo (qui va garantir que ce sera d'ailleurs le cas ?) alors que cela n'avait pas été prévu jusque là ? Cela montre bien que la DGAC n'est qu'une marionnette qui sous couvert d'expertise technique habille les décisions prises à Paris. Si la trajectoire désaxée actuelle n'est pas sûre, le choix de NDLL s'imposait. Que ceux qui ont pris la décision contraire assument. Des dizaines de milliers de Nantais sont déjà impactés par la trajectoire actuelle, et là on voudrait en catimini - dans le silence assourdissant des élus - que de nouveaux quartiers soient eux aussi survolés ? Comme beaucoup d'habitants de la métropole qui s'expriment ici, j'ai choisi mon logement en fonction des contraintes, il y a 6 ans de cela. Et après avoir bafoué le vote démocratique, on voudrait maintenant ajouter une nouvelle approche au dessus de nos têtes ? Stop au mépris. La principale mesure de réduction du bruit consiste à allonger la piste. Dont acte. Alors il faut déjà conditionner la création d'une nouvelle trajectoire à ces travaux. Si véritablement les progrès des motoristes en matière de bruit sont significatifs, alors nous verrons à ce moment là si cette trajectoire est envisageable. Et il n'est pas question par

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			ailleurs de maintenir le couvre feu limité à Minuit / 6h00 : ceux qui habitent Nantes savent très bien que les 'exceptions' sont déjà beaucoup trop nombreuses.
20/06/2021	18:31	Nuisances sonore de plus en plus en forte aux Sorinières	J'habite sur la commune des Sorinières (partie ouest) des avions passent juste au dessus de notre pavillon avec parfois plus de 69 décibels ! Comment se fait il qu'a plus de 3 kilometres de l'aéroport, avec un plan de nuisance sonores qui ne nous concernent aucunement nous ayons en heure de pointe plus de 3 avions en moins de 15 minutes générant de fortes nuisances sonores ! N'a t'on pas voté à plus de 55 % pour le transfert ? Tant que vous n'aurez pas compris que la seule solution est de transféré cette aéroport vous porterez la responsabilité du mal vivre pour des dizaines de milliers d'habitant avec son cortège de pollution en terme de qualité de l'air, de nuisance sonores...Tenez vous compte aussi d'un des plus grands lac de France , le lac de Grand lieu ? On n'entend plus les 3 pieds nicketes de la commission soit disant objective...On n'entend plus du tout Mr Hulot ex ministre...Faut il être violent comme les 300 de l'ultra gauche pour être entendu ? NOUS AVONS VOTE DEMOCRATIQUEMENT !
20/06/2021	19:44	Paris n'a plus la cote et cherche à détruire une métropole sympa	Il est assez clair que l'abandon de l'aéroport de Notre Dame de Landes n'avait d'autre but que d'empêcher le développement économique du Grand Ouest vers lequel fuient les Parisiens depuis plusieurs années maintenant. L'IDF commence à flipper et à se sentir menacée par la perte de ses élites (j'en suis). Accessoirement, il ne fallait pas priver ADP (en pleine privatisation) d'une partie de son activité, par un report de son trafic aérien vers NDL. Alors qu'une majorité de la population avait pourtant voté POUR cet aéroport ! Étrange coïncidence de calendrier pour un déni de démocratie... Comme si ce n'était pas suffisant, tout est aussi fait pour casser l'une des métropoles les plus dynamiques et attractives de France : Nantes. En n'y affectant pas la police nationale dont elle a besoin pour gérer les migrants et lutter contre les trafics de drogue. Et maintenant en y installant un nouveau couloir aérien en plein centre ville, au dessus de la plus belle rivière de France (L'Erdre). Cela va rendre la ville bruyante, polluée et dangereuse. Nous ne sommes pas dupes. Ce n'est pas comme ça que vous sauverez l'IDF. Les honnêtes gens partiront de toutes façons. Et si ça ne peut pas être dans les métropoles françaises délaissées/attaquées par Paris, ce sera dans les métropoles européennes sympas, qui ne manquent pas dans les autres pays moins centralisés. Vous aurez tout gagné. Enfin, l'extension de l'aéroport Nantes Atlantique, cela veut aussi dire s'attaquer au lac de Granlieu, vraie zone humide protégée ELLE (avec faunes et flores spécifiques, contrairement à NDL qui était juste une zone boueuse, rien à voir). De qui se moque-ton ? Quelle honte !
20/06/2021	23:04	ras le bol du BRUIT	une seule solution ,demenager cet aeroport pour qu on puisse dire ,il fait bon vivre a St Aignan Je ne veux pas revivre ce qu on a vecu en 2019 sous les avions Nous avons besoin de dormir dans le calme , de sortir dans nos jardins dans le calme d ecouter la nature ,les oiseaux sans le bruit des avions Bien entendu vous ne tiendrez pas compte une fois de plus de notre colere ,vous vous foutez de notre sante ,de notre bien etre et notre magnifique

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			lac depuis le confinement ,on n a jamais tant vu d oiseaux a St Aignan et pourtant vos scientifiques disent que les oiseaux s habituent aux bruits ,la on a la preuve que les oiseaux fuient le bruit
20/06/2021	23:04	ras le bol du BRUIT	une seule solution ,demenager cet aeroport pour qu on puisse dire ,il fait bon vivre a St Aignan Je ne veux pas revivre ce qu on a vecu en 2019 sous les avions Nous avons besoin de dormir dans le calme , de sortir dans nos jardins dans le calme d ecouter la nature ,les oiseaux sans le bruit des avions Bien entendu vous ne tiendrez pas compte une fois de plus de notre colere ,vous vous foutez de notre sante ,de notre bien etre et notre magnifique lac depuis le confinement ,on n a jamais tant vu d oiseaux a St Aignan et pourtant vos scientifiques disent que les oiseaux s habituent aux bruits ,la on a la preuve que les oiseaux fuient le bruit
20/06/2021	23:05	ras le bol du BRUIT	une seule solution ,demenager cet aeroport pour qu on puisse dire ,il fait bon vivre a St Aignan Je ne veux pas revivre ce qu on a vecu en 2019 sous les avions Nous avons besoin de dormir dans le calme , de sortir dans nos jardins dans le calme d ecouter la nature ,les oiseaux sans le bruit des avions Bien entendu vous ne tiendrez pas compte une fois de plus de notre colere ,vous vous foutez de notre sante ,de notre bien etre et notre magnifique lac depuis le confinement ,on n a jamais tant vu d oiseaux a St Aignan et pourtant vos scientifiques disent que les oiseaux s habituent aux bruits ,la on a la preuve que les oiseaux fuient le bruit
20/06/2021	23:06	ras le bol	une seule solution ,demenager cet aeroport pour qu on puisse dire ,il fait bon vivre a St Aignan Je ne veux pas revivre ce qu on a vecu en 2019 sous les avions Nous avons besoin de dormir dans le calme , de sortir dans nos jardins dans le calme d ecouter la nature ,les oiseaux sans le bruit des avions Bien entendu vous ne tiendrez pas compte une fois de plus de notre colere ,vous vous foutez de notre sante ,de notre bien etre et notre magnifique lac depuis le confinement ,on n a jamais tant vu d oiseaux a St Aignan et pourtant vos scientifiques disent que les oiseaux s habituent aux bruits ,la on a la preuve que les oiseaux fuient le bruit
20/06/2021	23:55	Diminution du TRAFFIC aérien, réorientation des pistes et réduction des nuisances sonores	En plus des aides aux travaux pour réduction des nuisances sonores, nous demandons un réaménagement des pistes d'atterrissage et décollage permettant d'éviter le survol de TRENTEMOULT LES ÎLES (de Basse Île à Trentemoult) et la réduction du TRAFFIC aérien.
21/06/2021	09:01	Refus de ce PPBE	Alors que les plus hautes autorités de santé publique désignent les nuisances liées au bruit comme un {{fléau sanitaire}} et qu'elles demandent aux états de les éliminer par tous les moyens possibles, comment peut-on rédiger un PPBE qui prévoit de doubler le nombre de mouvements et qui va donc exposer plusieurs dizaines de milliers d'habitants à des nuisances insupportables. Je me souviens qu'en 2013, la DGAC disait qu'un maintien de NA au delà des 3,6 millions de passagers mettrait en danger les populations. Maintenant, l'état lui fait dire qu'un réaménagement à 11 ou 15 millions de passagers est un « compromis » acceptable. Aucune « sobriété » avec ce PPBE qui est axé sur la performance économique. Limiter vos mesures à quelques dizaines de riverains est totalement méprisant et injuste pour des dizaines de milliers d'habitants volontairement sacrifiés. Il faudrait que

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			tout survolé se sentant en danger puisse partir et soit correctement indemnisé. {{Vos compensations sont des effets d'annonce}}, pas des compensations exemplaires. En plus, {{la sécurité n'est pas optimale}} avec ce projet. Aujourd'hui, de façon dérogatoire, les avions se désaxent de la piste et effectuent, en manuel, un virage à 150 m au-dessus de Bouguenais. L'approche est délicate et non précise. Elle est inadaptée pour un aéroport de catégorie A mais on envisage son maintien. J'espère vraiment que l'OACI ne va pas céder devant le lobbying de la DGAC. On ne doit pas jouer avec notre sécurité. On continue le fumeux plan de l'état. {{On va droit dans le mur mais on avance avec entêtement.}} Le déni de démocratie est encore très très présent dans les esprits. Je lis que les ministres parlent d'un dialogue apaisé ici....Il ne faut pas s'étonner alors que les français ne se sentent plus représentés et s'éloignent des urnes. Tenter de légitimer un possible maintien est une nouvelle mascarade, une nouvelle imposture. {{Rejet total de ce PPBE qui ne protège pas la population des nuisances.}}
21/06/2021	10:38	Horaires de survol	pas de survol entre 22H et 7H respectez au moins notre sommeil ! Nous respirons déjà les particules des avions ! il nous faut au moins pouvoir nous reposer la nuit !!!
21/06/2021	15:12	Diminution du trafic aérien	Une seule option tout à la fois raisonnable, respectueuse, durable, écologique, selon moi : la diminution progressive, planifiée du trafic aérien.
21/06/2021	18:38	Urgence : Population en danger	Le réaménagement de l'aéroport de Nantes voulu par l'Etat en vue d' accueillir 15 millions de passagers dans une zone urbaine très dense (environ 100 000 personnes impactées) relève d'une incompétence sans nom. Comment peut-on envisager de soumettre autant de population à des nuisances sonores et polluantes de plus en plus nombreuses, à un grave danger d'accident sur une zone hyper urbanisée ? Cet aéroport ne peut pas être adapté aux flux envisagés par l'Etat et le futur concessionnaire . Le PPBE proposé ne peut pas répondre à la protection des habitants survolés et à la sauvegarde du lac de Grandlieu ; seul un déménagement doit être étudié et mis en oeuvre pour répondre aux besoins de toute la population du Grand Ouest. Que nos politiques aient du courage pour faire respecter le choix des habitants(au lieu de céder aux extrémistes violents) qui avaient choisi le départ de cet aéroport hors de la zone urbaine de Nantes pour permettre aux habitants de Bretagne et des Pays de Loire d'avoir un aéroport moderne et écologique et digne du 21ème siècle. Dans l'attente d'un nouveau lieu pour construire cet aéroport, seule la mise en place de l' ILS et la réfection de la piste doivent être envisagés mais en aucun cas une extension de la piste. La santé publique, la protection de l'environnement et l'urbanisation intense de Nantes et du Sud Loire doivent conduire nos politiques locaux, départementaux, régionaux à exiger de l'Etat un retrait de ce réaménagement et l'étude d'un nouveau emplacement.
21/06/2021	18:39	Urgence : Population en danger	Le réaménagement de l'aéroport de Nantes voulu par l'Etat en vue d' accueillir 15 millions de passagers dans une zone urbaine très dense (environ 100 000 personnes impactées) relève d'une incompétence sans nom. Comment peut-on envisager de soumettre autant de population à des nuisances sonores et polluantes de plus en plus nombreuses, à un grave danger d'accident sur une zone hyper urbanisée ? Cet aéroport ne peut pas être adapté

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			aux flux envisagés par l'Etat et le futur concessionnaire . Le PPBE proposé ne peut pas répondre à la protection des habitants survolés et à la sauvegarde du lac de Grandlieu ; seul un déménagement doit être étudié et mis en oeuvre pour répondre aux besoins de toute la population du Grand Ouest. Que nos politiques aient du courage pour faire respecter le choix des habitants(au lieu de céder aux extrémistes violents) qui avaient choisi le départ de cet aéroport hors de la zone urbaine de Nantes pour permettre aux habitants de Bretagne et des Pays de Loire d'avoir un aéroport moderne et écologique et digne du 21ème siècle. Dans l'attente d'un nouveau lieu pour construire cet aéroport, seule la mise en place de l' ILS et la réfection de la piste doivent être envisagés mais en aucun cas une extension de la piste. La santé publique, la protection de l'environnement et l'urbanisation intense de Nantes et du Sud Loire doivent conduire nos politiques locaux, départementaux, régionaux à exiger de l'Etat un retrait de ce réaménagement et l'étude d'un nouveau emplacement.
21/06/2021	18:42	Cela n'est pas normal	Habitant près du quartier Saint-Félix, il n'est pas entendable que le nouveau couloir aérien passe au dessus des quartiers les plus fréquentés à la fois par les Nantais, mais également par les touristes. Comment peut-on concevoir que le centre-ville histoire de Nantes soit attractif lorsque les avions passeront au dessus de la place de l'Opéra à basse altitude avec le bruit que cela engendrera ? Le couloir aérien actuel, à défaut d'être correct, a au moins le mérite de ne pas traverser Nantes de part en part. Par ailleurs, je m'interroge sur l'absence d'informations des Nantais quant à ce nouveau couloir aérien. En tout état de cause, ce projet ne doit pas aboutir.
21/06/2021	18:42	Zone AéroMortuaire NANTES ATLANTIQUE	Et voilà, ça recommence, le foutage de gueule, le mépris des " sachants" de la dgac et les sbires du préfet. En effet, nous pauvres imbéciles, que comprenons nous au bruit, à la pollution??? Il va falloir de la pédagogie (dicit sous préfet en 2019) pour toute cette plèbe ignorante et grossière. Je conchie (dicit macron face au sénat et assemblée nationale) oui je conchie tout cet aéropage de fonctionnaires, politiques, investisseurs, qui bafouent notre intelligence et toutes les lois et référendums depuis des dizaines d' années. ET s' ils croient que tout va se passer comme prévu..... A bon entendeur SALUT
21/06/2021	19:28	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.
21/06/2021	23:54	Non	Bonjour, habitants du centre ville, nos familles et voisins sommes absolument contre ce projet, dangereux et polluant phoniquement - environnementalement. nous y sommes strictement opposés et souhaitons connaître nos recours officiels pour pouvoir nous y opposer. Merci de nous les indiquer svp.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
22/06/2021	10:02	Scandale écologique et mépris irresponsable des populations locales	Envisager un tel aéroport urbain, en sacrifiant autant de populations sous les avions, est proprement irresponsable.
22/06/2021	15:29	Refus de cet aéroport	Je refuse le plan actuel du maintien de l'aéroport de Nantes -qui ne tient pas compte des nuisances sonores subits par la population depuis tant d'années au moment où nos politiques font l'éloge de l'écologie -qui est un danger réel pour la ville de Nantes et la métropole avec le survol à basse altitude des avions. Actuellement les décollages quotidiens au dessus de mon domicile me laissent présager du pire. J'attends plus de considérations de la part de l'Etat et des élus locaux pour ses concitoyens des communes concernées, nous n'oublions pas la trahison du non respect du vote concernant Notre Dame Des Landes.
22/06/2021	16:30	Bruit déjà nuisible	Bonjour, Nous sommes une famille de 4 et sommes propriétaires dans le centre et nous opposons à ce projet nuisible au bien être de la population citadine. Les avions passent déjà au dessus de la ville et ce de manière très fréquente, savoir que cela va s'aggraver nous désole et serait motif de déménagement. _ Merci de votre attention
22/06/2021	16:46	Contre le nouveau couloir aérien au dessus de Nantes	Bonjour Ou peut on voter contre le projet de nouveau couloir aérien au dessus du centre ville de Nantes ?
22/06/2021	18:10	PPBE : cynisme et escroquerie !	Je remarque que le PPBE arrive avec plus de 3 ans de retard, puisque le seuil des 50 000 mouvements qui déclenche ce plan de prévention est dépassé depuis 2018. 50 000 mouvements étant la limite justifiant le transfert de l'aéroport. Beau rétro pédalage et belle réactivité de nos gouvernants ! Le PPBE a été établi suite aux recours des communes et associations de riverains. Cela donne une idée de la considération de nos gouvernants à l'égard des 100 000 concitoyens survolés. Il aura fallu plus de 3 ans pour rédiger un PPBE avec des unités de mesures du bruit moyennées alors que ce sont les pics de bruits qui génèrent les effets délétères sur notre santé et détériorent les capacités d'apprentissage de nos enfants (Données de l'OMS). 3 ans pour que 2010 devienne la date de référence, afin de réduire à peau de chagrin des indemnités exemplaires, et tant pis pour les survolés depuis plus de 20 ans! PPBE qui ne prend en compte que la zone des atterrissages alors que les décollages tout azimut perturbent l'ensemble de la banlieue nantaise. Si nous arrivons à 5 dossiers de délaissements et 10 dossiers d'aide à la revente, ce sera un grand maximum. Indemnités exemplaire de cynisme en effet. Rallonger la piste de 400 mètres pour accueillir 15 millions de passagers est un crime contre le lac de Grand lieu et les habitants de St Aignan. 1décibel de moins est inaudible. les vols doivent s'arrêter à 22h30 et ne reprendre qu'à 7 heures en semaine et 9h30 les samedis et dimanche. N'en déplaise au service communication de la ville, la vie à Nantes est devenue insupportable : les embouteillages du périphérique aux accès à l'aéroport, le bruit incessant des décollages et atterrissages et j'oublie la merveilleuse idée de notre 1er ministre : un train diesel toutes les 10

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			minutes pour remplacer un bus entre la gare de Nantes et l'aéroport, toujours vide. Les riverains de la voie ferrée vont apprécier ! Le PPBE a été rédigé par des personnes sans vergogne, qui ont cédé aux zadistes au détriment des concitoyens et de la justice de notre pays. Je le refuse en bloc.
22/06/2021	18:12	Retour à Château-Bougon ... etc	- Suite à la décision de maintenir un aéroport à Nantes, il n'existe pas d'autre solution à ce jour que de revenir à la jauge Château-Bougon pour réduire le bruit et les nuisances pour la population. A cette fin, il faut redéfinir le rôle de cet aéroport pour le limiter aux vols les plus nécessaires, cad principalement les destinations d'affaires et réduire les vols vacances ou les répartir sur l'ensemble des aéroports régionaux. - Il faut 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 toujours sujettes à des pénalités financières dissuasives. - Des dispositifs de compensation et d'indemnisation doivent exister pour indemniser les populations victimes des nuisances (baisse d'impôts?) ou leur permettre de quitter la zone de l'aéroport et d'aller habiter dans une zone calme. - La gestion de l'aéroport doit gagner en transparence et mettre à disposition des populations tous les documents permettant de juger des intérêts en jeu, des études et des mesures de pollution effectuées, des actions entreprises et de leur résultat, du processus de décision et des acteurs et gérer au mieux l'information et la participation de la population concernée. - 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 ... - Last, but not least, prévoir un chemin piétonnier, une piste cyclable, un parking vélos éclairés de nuit permettant aux non-motorisés d'aller et venir jusqu'à l'aéroport par leurs propres moyens (notamment en cas de grèves, d'annulations de vols ...).
22/06/2021	19:49	INACCEPTABLE	Habitante de Trentemoult depuis ma naissance, investie dans la vie de mon quartier et l'économie durable, locale et respectueuse de l'environnement je ne peux que refuser cette nouvelle proposition pour les raisons suivantes : - INACCEPTABLE de rendre toute une agglomération et particulièrement notre quartier INVIVABLE et DANGEREUSE compte-tenu des nuisances sonores, des particules fines et des risques d'accidents etc. - INACCEPTABLE de venir augmenter les sources de pollutions dans un quartier déjà très exposé: chaufferie bois, route de Pornic, station d'épuration. - INACCEPTABLE le mépris avec lequel, l'Etat nous propose une 'aide à la revente' ou au 'délaissement' dans la mesure où l'on est éligible, Et Quid des non éligibles? Quid de ceux qui ont choisi de vivre ici, Quid de ceux qui vont acheter ces maisons et subir ces nuisances (en connaissance de cause certes) - INACCEPTABLE de subventionner les compagnies LOWCOST, pour développer un soi-disant monsieur Tout le monde qui aurait le droit (démagogie de nos politiques) d'aller faire ses courses de Noël à 600 km de chez lui, pour seulement. - INACCEPTABLE de voir qu'on nous épuise en concertation sur ce sujet depuis des décennies pour en arriver à des mesurette et des propositions qui ne tiennent ni compte des habitants, des enjeux

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			écologiques et des propositions riches qui ont été faites aux cours des autres concertations. J'ATTEND QU'ON NOUS PROPOSE: - DES SOLUTIONS DE REDUCTION DRASTIQUE DU TRAFIC AERIEN ; suppression de vols intérieurs (pas seulement Air France mais tous les low cost) au profit des trains (OUIGO par exemple) et des réunions professionnelles à distance par internet. - DES SOLUTIONS POUR DIMINUER AU MAXIMUM LE SURVOL DE L'AGGLOMERATION - DE SUPPRIMER LES SUBVENTIONS AUX COMPAGNIES LOW-COST - DE TENIR COMPTE DES CAHIERS D'ACTEURS et DES NOMBREUSES PROPOSITIONS EMISES POUR REPARTIR LES VOLS SUR LES DIFFERENTS AEROPORTS DE LA REGION (ANGERS, RENNES, SAINT-NAZAIRE etc.) - D'AUGMENTER LE MAILLAGE FERROVIAIRE NATIONAL, plus propice au développement économique des régions, plus agréable et surtout moins polluant que les lignes aériennes. On ne fabrique pas que des avions en France, on fabrique également des TGV. - DE MAINTENIR LA PISTE DANS SA DIMENSION ACTUELLE et d'adapter le trafic à cette contrainte. - DE NOUS PROPOSER DES SOLUTIONS INOVANTES, DURABLES POUR LA PLANETE et RESPECTUEUSES DES HABITANTS. Merci par avance de prendre ce message en considération
22/06/2021	20:52	Pour un aéroport écologique	1) Développement durable eau et biodiversité : - Agrandir la surface de la zone aéroportuaire à 2000 hectares dont 1800 hectares seraient sanctuarisés pour créer de la biodiversité. Cette nouvelle zone aéroportuaire agrandie serait préservée de tout produit phytosanitaire https://www.tlp.aeroport.fr/aerobiodiversite Respect de La loi sur l'eau avec un vrai bassin de rétention Energie et climat - Diminuer les bouchons sur le périphérique de Nantes et ses émissions de CO2. 5 millions de véhicules en moins sur le périphérique (5millions de passagers x 2 aller/ retour et 2 passagers par voiture). Les goulots d'étranglement représentés par les 2 ponts principaux de la Loire sont empruntés par 80% des clients de l'aéroport qui habitent le Nord Loire (Bretagne, Val de Loire, Pays de la Loire, Normandie) 90% des voyageurs viennent en voiture. - Construire de nouveaux parkings proches de l'aéroport afin d'éviter les parkings privés distants et ses navettes polluantes (environ 3500 places actuellement). - Construction de 2 pistes pour diminuer les kms de roulages des avions sur le tarmac (soit 3kms x 80 avions/j x 365 jours = 87600 kms. Des milliers de litres de kéroène et d'émission de CO2 économisés - Agrandir la zone herbeuse à 1800 hectares afin d'absorber du CO2. - Construire de nouveaux bâtiments à basse consommation à Haute Qualité Environnementale 2) Littoral et Lac de Grand Lieu - Protéger l'avifaune et la zone humide du Lac de Grand Lieu en diminuant les nuisances sonores de la 2ème zone ornithologique de France classée « zone Natura 2000 ». Réduire le nombre des 600 effarouchements par an. - Être en conformité avec la loi littorale 3) Prévention des risques technologiques liés au transport. Diminuer les 55% des risques d'accidents qui se produisent à l'atterrissage ou au décollage sur une zone fortement urbanisée 4) Santé humaine - Diminuer les retombées des particules fines des avions sur les zones à forte densité d'habitation. - Diminuer les nuisances sonores pour plus des dizaines de milliers d'habitants. https://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/2021-01-28/quels-sont-les-consequences-du-bruit-des-avions-sur-

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			notre-sante-8a265658-f571-4410-9b51-b2fa98e2a666?utm_source=neolane_po_newsletter-eds&utm_medium=email&utm_campaign=lienarticle&utm_content=20210128
22/06/2021	20:53	Pour un aéroport écologique	1) Développement durable eau et biodiversité : - Agrandir la surface de la zone aéroportuaire à 2000 hectares dont 1800 hectares seraient sanctuarisés pour créer de la biodiversité. Cette nouvelle zone aéroportuaire agrandie serait préservée de tout produit phytosanitaire https://www.tlp.aeroport.fr/aerobiodiversite Respect de La loi sur l'eau avec un vrai bassin de rétention Energie et climat - Diminuer les bouchons sur le périphérique de Nantes et ses émissions de CO2. 5 millions de véhicules en moins sur le périphérique (5 millions de passagers x 2 aller/ retour et 2 passagers par voiture). Les goulots d'étranglement représentés par les 2 ponts principaux de la Loire sont empruntés par 80% des clients de l'aéroport qui habitent le Nord Loire (Bretagne, Val de Loire, Pays de la Loire, Normandie) 90% des voyageurs viennent en voiture. - Construire de nouveaux parkings proches de l'aéroport afin d'éviter les parkings privés distants et ses navettes polluantes (environ 3500 places actuellement). - Construction de 2 pistes pour diminuer les kms de roulages des avions sur le tarmac (soit 3kms x 80 avions/j x 365 jours = 87600 kms. Des milliers de litres de kérozène et d'émission de CO2 économisés - Agrandir la zone herbeuse à 1800 hectares afin d'absorber du CO2. - Construire de nouveaux bâtiments à basse consommation à Haute Qualité Environnementale 2) Littoral et Lac de Grand Lieu - Protéger l'avifaune et la zone humide du Lac de Grand Lieu en diminuant les nuisances sonores de la 2ème zone ornithologique de France classée « zone Natura 2000 ». Réduire le nombre des 600 effarouchements par an. - Être en conformité avec la loi littorale 3) Prévention des risques technologiques liés au transport. Diminuer les 55% des risques d'accidents qui se produisent à l'atterrissage ou au décollage sur une zone fortement urbanisée 4) Santé humaine - Diminuer les retombées des particules fines des avions sur les zones à forte densité d'habitation. - Diminuer les nuisances sonores pour plus des dizaines de milliers d'habitants. https://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/2021-01-28/quels-sont-les-consequences-du-bruit-des-avions-sur-notre-sante-8a265658-f571-4410-9b51-b2fa98e2a666?utm_source=neolane_po_newsletter-eds&utm_medium=email&utm_campaign=lienarticle&utm_content=20210128
22/06/2021	20:56	Réduire les nuisances. Halte aux subventions pour le tourisme de masse.	Réduire les nuisances, c'est avant tout réduire le trafic aérien à l'essentiel. Le tourisme de masse n'est pas essentiel, il est mortifère et il est subventionné par la région avec nos impôts! C'est inacceptable car suicidaire. - Cela détruit notre qualité de vie au quotidien: bruits y compris la nuit avec les dérogations au couvre feu, pollution. - Cela n'apporte que de la non-qualité de la médiocrité et de l'agressivité et cela fera fuir ceux qui le pourront. - Cela nie l'urgence d'agir contre le réchauffement climatique. Le confinement COVID nous a montré que d'autres solutions étaient possibles avec des effets bénéfiques sur ces sujets qui nous préoccupent. Tirons en les leçons. Actions immédiates: -Arrêter d'utiliser nos impôts pour subventionner les compagnies soit

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			disant 'low-cost'. Faire apparaître dans le plan de développement de l'aéroport un objectif de réduction de trafic - Maintenir les trajectoires d'atterrissage et de décollage qui impactent le moins d'habitant.
23/06/2021	00:25	consultation publique sur le PPBE	Commentaire de l'ADRAN consultation publique sur le PPBE pour la période 2020 à 2024 Le PPBE n'est pas une simple formalité administrative obligatoire pour les grands aéroports. Sa raison d'être première selon entre autre le ministre délégué aux transports : protéger les populations riveraines ainsi que les populations survolées contre les nuisances aériennes et protéger l'environnement. Or 2 critères sont incontournables pour préserver des effets néfastes du bruit sur la santé selon l'ANSES (agence nationale de santé sanitaire...), l'ACNUSA, l'OMS, ainsi que l'Ae (autorité environnementale. 1er critère : limitation du niveau de bruit instantané max (L_{max}) . 2ème critère : limitation de la fréquence des événements bruyants - Cela signifie que le PPBE doit impérativement se préoccuper du bruit très élevé de certains avions à réaction, et particulièrement les avions militaires qui passent à très basse altitude en faisant un bruit insupportable et dangereux pour l'audition et les maladies cardiovasculaires. Ils circulent d'ailleurs presque toujours à l'heure du déjeuner (dernier en date dimanche dernier 20 juin vers midi). - De même le PPBE doit aussi et surtout se préoccuper de la répétition des événements bruyants qui nuisent à l'équilibre psychique et nerveux des habitants. Cela suppose de limiter le trafic des avions de ligne à un niveau acceptable, mais aussi celui des avions de tourisme et de loisir (aéroclub) qui multiplie les événements bruyants subis. Au lieu de cela Le PPBE proposé s'attache surtout : - Aux procédures des mouvements d'avions (qui ne sont pas réellement respectées). - A l'insonorisation des maisons (toiture exclue alors que le bruit est aérien) et ainsi confiner les habitants. - A réviser les PEB, PGS et autre ce qui n'améliore pas le bruit... - A susciter le départ par l'aide à la revente ou le délaissement (très limités d'ailleurs car n'y ont droit que ceux ayant acheté leur bien entre 2010 et 2018) - A calmer la colère des Nantais malgré le référendum demandant le transfert, en envoyant plus de bruit et de pollution sur St Aignan ville rurale sacrifiée par le rallongement de la piste de 400 m vers le centre de cette commune. - A relever l'altitude des avions à atterrissage qui n'apportera qu'un soulagement insignifiant car la diminution du niveau de bruit inférieur de 3 dB n'est pas vraiment perceptible à moins de tendre l'oreille. - Enfin la restriction des vols nocturnes entre minuit et 6 h n'améliore pas le confort du sommeil car les périodes de sommeil léger sont à l'endormissement (vers 22h30) et avant le réveil (7h). Pour l'ADRAN si le PPBE a pour objectif de protéger les habitants et l'environnement en conséquence plusieurs mesures sont à prendre impérativement pour répondre aux attentes d'un PPBE : 1- Plafonner le trafic des avions de ligne qui actuellement est prévu sans limite (recommandation de l'Ae dans son avis du 24 avril 2019 relatif au réaménagement de l'aéroport afin que le trafic soit acceptable pour les riverains). 2- interdire les avions de tourisme et de loisir (aéroclub) qui sont sans nécessité économique et souvent très bruyants. 3- pour éviter les bruits au sol, tractage des appareils après atterrissage pour éviter le roulage et l'interdiction d'utiliser l'in-version de poussée à l'atterrissage . De même interdire l'utilisation des GAP (groupes auxiliaires de puissance)

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			et groupe électrogène remplacés par des alimentations électriques et pression d'air au sol. 4- Faire respecter véritablement les procédures de moindre bruit (qui sont d'ailleurs incluses dans la réglementation aéronautique) 5- Supprimer la programmation des vols de nuit entre 22h30 et 7h du matin Toutes ces restrictions contraignantes et dommageables auraient été évitées en acceptant l'une des solutions proposées lors de la concertation publique de 2019 préalable au réaménagement de l'aéroport . C'est à dire la piste transversale ou le dédoublement de l'aéroport et bien évidemment le transfert vers un autre site. Ces solutions auraient de même permis la protection du lac classé natura 2000 et des rives de Loire. Tout cela demandait compétence et courage politique...
23/06/2021	14:14	Fermeture, déménagement : seules voies sans issue.	Laissez VIVRE et DORMIR la population. Prendre un avion n'est pas une première nécessité contrairement à respirer, être dans un environnement calme et dormir. Qu'avez-vous à gagner en insister sur ce développement du transport aérien à l'heure du distanciel? À l'heure de bouleversement climatique majeure que tous les parties politiques mettent en avant à chaque élection sans jamais y mettre d'exigences fortes autres que de nuire aux travailleurs du quotidien, périurbains avec leurs petites voitures durement économiser qui leur est nécessaire pour emmener leurs enfants et faire des courses alimentaires! Respecter ce qui a été exigé dans les urnes! Aéroport, DEHORS! Sous les fenêtres de Mme ROLLAND, des maires d'Orvault, Sautron, la Chapelle sur Erdre, Sucé sur Erdre! En plus des pollutions atmosphériques et sonores en journée, vous comptez continuer à les priver de sommeil (nuit et sieste) alors toutes études médicales prouvent les besoins de calme et sommeil pour une vie de meilleure qualité et de plus longue durée. 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 développement de maladies graves. Cessez votre activité mortifère pour l'homme, son environnement, domaine subventionné aux détriments des moyens de transport moins polluants. Dans le cas contraire, tous les décideurs de cet aéroport urbain auront à répondre du développement de maux au sein de la population. Ce sont à CEUX QUI SUBISSENT DE DÉCIDER de l'avenir de cet aéroport urbain!
23/06/2021	15:01	Plafonnement des rotations annuelles impératives	Au regard des perspectives de développement de l'aéroport de Nantes Atlantiques d'ici 2040, le survol de la ville et des quartiers situés dans l'axe de la piste d'atterrissage, rendra la vie quotidienne impossible. Si des budgets sont débloqués pour mieux isoler les logements du bruit, quid des mois de printemps et été dans un jardin? Ces quartiers, Trentemoult en tête se videront de leurs habitants. Par ailleurs, le survol de l'agglomération par un avion tous les 10 mn, voir tous les 5 mn, me paraît totalement incompatible avec le développement touristique de la métropole. Croyez vous vraiment que des touristes arrivés en avion, viendront boire un verre sur les terrasses de Trentemoult dont le bruit des avions empêchera toute conversation? Iront-ils à l'arbre aux Hérons avec des avions passant à quelques dizaines de mètres au-dessus de leur tête? Idem pour le hangar à bananes, les machines de l'Ile... Si un aéroport est bien essentiel à l'activité économique de la région, les rotations autorisées

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			ne devraient pas être supérieures à celles constatées en 2019 avant la crise sanitaire. Ma demande repose donc sur un plafonnement des rotations annuelles à Nantes Atlantiques, à un niveau inférieur à celles enregistrées en 2019. C'est selon moi le meilleur moyen de réduire les nuisances sonores.
23/06/2021	16:49	Modification de couloir	Bonjour, Je suis totalement opposé au changement de couloir aérien, qui est une source de nuisances inacceptable dans la mesure où celle ci n'a pas été portée à la connaissance des nantais. D'avance merci pour la prise en compte de cette contribution.
23/06/2021	19:33	Non au PPBE de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique	Nous ne pensions pas en nous installant à Nantes dans le quartier tranquille de St Félix que les nuisances liés à l'aéroport pouvaient s'aggraver. Venant de Toulouse où les avions sont omniprésents mais qui contournent bien la ville, nous avons déjà été très surpris de constater qu'à Nantes ils puissent passer au-dessus du centre ville à très basse altitude. La majorité des nantais avait voté pour le nouvel aéroport à Notre Dame des Landes via un référendum. Malgré ce vote favorable, une minorité d'individus est arrivé à faire annuler le projet pour des raisons dites écologiques. Annulation qui conclue une déroute politique de 50 ans. Le nouveau tracé annoncé par le ministère des transports pour résoudre le problème est encore pire (plus de nuisance pour les nantais et désastre écologique). C'est pourquoi nous nous opposons à une telle aberration. A espérer que cette consultation ministérielle prenne en compte les avis unanimement négatifs et que l'Etat fasse des propositions plus sérieuses.
23/06/2021	20:04	LA RÉDUCTION DES NUISANCES PASSE AUSSI PAR LES INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES	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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			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 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). 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. 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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			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.
23/06/2021	21:58	TRAJECTOIRES	BONJOUR, pourquoi les avions au décollage prennent ils beaucoup plus qu'avant la trajectoire vers le sud-est ZAC de la Brosse à Rezé / Les Sorinières(53%) ? Leur altitude est également plus basse qu'avant! La zone concernée par les nuisances sonores et la possibilité de travaux d'insonorisation est insuffisante. Il faut également réduire l'amplitude horaire de vol car le bruit, les vibrations perturbent le sommeil des habitants.
23/06/2021	21:59	TRAJECTOIRES	BONJOUR, pourquoi les avions au décollage prennent ils beaucoup plus qu'avant la trajectoire vers le sud-est ZAC de la Brosse à Rezé / Les Sorinières(53%) ? Leur altitude est également plus basse qu'avant! La zone concernée par les nuisances sonores et la possibilité de travaux d'insonorisation est insuffisante. Il faut également réduire l'amplitude horaire de vol car le bruit, les vibrations perturbent le sommeil des habitants.
23/06/2021	22:46	non au ppbe	j'ai voté lors du référendum pour le transfert de l'aéroport.J'ai participé aux consultations ;comme de nombreux participants nous avons dénoncé les risques d'un aéroport en ville.Maintenant c'est le PPBE.Il est inadmissible de nous demander d'approuver un tel plan.la population de la métropole nantaise au nord de l'aéroport ,le lac de grand lieu au sud .comment envisager de poursuivre l'extension de l'aéroport en faisant courir des risques à l'environnement et la santé de la population. à quoi ça sert de donner son avis?
23/06/2021	22:47	non au ppbe	j'ai voté lors du référendum pour le transfert de l'aéroport.J'ai participé aux consultations ;comme de nombreux participants nous avons dénoncé les risques d'un aéroport en ville.Maintenant c'est le PPBE.Il est inadmissible de nous demander d'approuver un tel plan.la population de la métropole nantaise au nord de l'aéroport ,le lac de grand lieu au sud .comment envisager de poursuivre l'extension de l'aéroport en faisant courir des risques à l'environnement et la santé de la population. à quoi ça sert de donner son avis?
24/06/2021	10:18	Des adaptations qui vont dans le bon sens	Le trafic aérien a baissé temporairement mais va potentiellement reprendre son volume initial et nécessite que des mesures de protections bruit soient envisagées dès maintenant. Il semble à la lecture des documents que les éléments vont dans ce sens : - La nouvelle trajectoire plus directe et dans l'axe de la piste permet de relever l'altitude de vol des avions et réduit fortement l'impact sonore. - La densité de population impactée par le survol des agglomérations concernées avec cette nouvelle trajectoire semble plus faible que le tracé actuel, bien que cela concerne des habitants qui aujourd'hui n'étaient pas impactés. - pas d'impacts additionnels sur les espaces naturels (lac de grand lieu). - la maîtrise des survols de nuit va aussi dans le sens d'une acceptation de cet axe de vol et de ce PEB. - la réduction de l'usage des APU est nécessaire pour les riverains immédiats de l'aéroport. Leur

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			suppression totale devrait être envisagée néanmoins. Je trouve donc, en tant qu'habitant de Nantes, que ce projet va dans le bon sens. Vous remerciant de prendre mon avis en considération.
24/06/2021	10:45	habitante de Trentemoult	Citoyenne de la commune de Rezé, à Trentemoult, je suis aujourd'hui plus que jamais opposée au développement de l'aéroport de Nantes. Nous avons déjà toutes la pollution engendrée par la centrale thermique et Cordemais qui se trouvent à l'Ouest de notre beau village. Rien que ces 2 éléments nous apportent déjà une pollution excessive. A cela s'ajoute le survol lors des atterrissages, avec l'impression régulière que la piste est le toit de ma maison ou celui de l'école. C'est impossible que ce trafic augmente, ce qui amplifierait également le trafic routier Sud Loire, augmentant là aussi la pollution. Comment l'Etat peut-il soutenir un tel projet, et dans un même temps autoriser la densification en habitats des rives sud de la Loire très impactés par les pollutions et les nuisances sonores de l'aéroport ? Par exemple, le projet « Pirmil les Iles » qui doit accueillir sous le couloir aérien des milliers de nouveaux logements, une école, une piscine olympique, etc pour construire une ville responsable en matière de transition écologique ...inventer la Ville de demain ...aménager, habiter pour vivre de façon durable, et nommé « Grand prix de l'aménagement » organisé par le Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, et par le Ministère de l'habitat durable, ou encore celui d'un nouvel hôpital qui sera survolé par des avions à très basse altitude ? Qui sont réellement les bénéficiaires et les lobbies pour que cette folie et ce manque de cohérence existent ? Apprenez à respecter vos concitoyens, arrêtez de ne penser qu'à vos portefeuilles, ils ne vous serviront à rien lorsque vous serez sous terre, ce qui arrivera bien plus vite avec toute cette pollution que vous nous mettez au dessus de la tête. Vous avez bafoué la démocratie en ne suivant pas le vote qui avait opté pour le transfert de l'aéroport à NDDL. Le minimum serait de limiter drastiquement le trafic de l'aéroport de Nantes en utilisant les autres de la région sous-exploités.
24/06/2021	10:51	5 remarques et questionnements en attente d'éclaircissements	Bonjour. Voici 5 commentaires et questionnements sur lesquels je souhaiterais obtenir des éclaircissements : 1. En cas de révision à mi-parcours du PPBE, on comprend difficilement comment sera gérée la mise en œuvre des conclusions de cette révision au regard du contrat passé avec le concessionnaire dont la date de signature sera vraisemblablement antérieure à celle de la révision. Qu'en sera-t-il également des révisions suivantes du PPBE vis-à-vis du contrat de concession de l'exploitation de l'aéroport, notamment s'il y avait une augmentation du trafic supérieure à celle prévue dans le présent PPBE. 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 ? 2. Il est prévu une modification des trajectoires d'atterrissage et de décollage et les populations impactées dans le futur ne seront pas tout à fait les mêmes que celles prises en compte dans le Plan actuel de Gêne Sonore (PGS 2019) ; à Rezé par exemple. Comment seront gérées ces évolutions : aujourd'hui, certains bénéficient d'une aide financière à l'insonorisation mais n'y auront plus droit dans le futur. A contrario, certains n'y ont pas droit aujourd'hui mais en deviendraient

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			bénéficiaires dans le futur. Il est également prévu que les trajectoires pourront varier en fonction des conditions météorologiques, comment seront prise en compte ces situations pour définir le périmètre d'indemnisation ? 3. 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 pourrait permettre de chiffrer, d'une part, les coûts externes liés à la nuisance qui seront supportés par la collectivité et, d'autre part, l'impact des mouvements après 22h et avant 6h du matin, en particulier sur les enfants. 4. Les chiffres donnés (notamment en termes de mouvements) concernant les prévisions de trafic (cf. réf. [1]) au-delà de 2022 ne font (semble t-il) état que des vols dits « commerciaux » et passent apparemment sous silence les vols liés au fret, à l'aviation d'affaires, au trafic dit « non-commercial » (entre autres, aéroclub). Ne peut-on avoir une distinction claire, entre ces différentes classes, 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. 5. Dans la méthodologie de calcul des aides accordées pour la revente ou le délaissement, l'Etat donne vraiment l'impression de vouloir minimiser le « coût de sa transaction » alors que son rôle eut été, dans une situation comme celle-là et après l'arrêt de Notre-Dame des Landes, d'accorder une JUSTE compensation (voir [4]) aux riverains : l'Etat ne devrait pas agir, ici, comme le ferait une entreprise !. Ces derniers vont en effet être contraints, face à « l'intérêt général » et à la volteface sur Notre-Dame des Landes, soit de déménager, soit de subir les nuisances sonores et de se protéger. Dans tous les cas, c'est leur cadre de vie que le revirement de l'Etat vient impacter et ceci n'a aucunement été pris en compte. Nulle part en outre, dans les textes publiés, l'Etat ne fait 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 ! La mise en place d'une commission d'indemnisation pour gérer les recours, incluant des associations de défense des usagers, apparaît essentielle. 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 (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] Les prix des logements dans une large partie des zones concernées par le délaissement ou la revente ont continué à augmenter après 2018 et ne baisseront qu'à compter du moment où la fréquence des vols reviendra à son niveau de 2019 et où les nombreuses incertitudes quant au futur de Nantes-Atlantique (extension ou non, déplacement, etc.) seront levées. Prendre 2018 comme référence n'est pas convenable.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
24/06/2021	11:01	5 Remarques et questionnements en vue d'éclaircissements	Bonjour. Je souhaiterais obtenir des éclaircissements concernant ces 5 points : 1. En cas de révision à mi-parcours du PPBE, on comprend difficilement comment sera gérée la mise en œuvre des conclusions de cette révision au regard du contrat passé avec le concessionnaire dont la date de signature sera vraisemblablement antérieure à celle de la révision. Qu'en sera-t-il également des révisions suivantes du PPBE vis-à-vis du contrat de concession de l'exploitation de l'aéroport, notamment s'il y avait une augmentation du trafic supérieure à celle prévue dans le présent PPBE. 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 ? 2. Il est prévu une modification des trajectoires d'atterrissage et de décollage et les populations impactées dans le futur ne seront pas tout à fait les mêmes que celles prises en compte dans le Plan actuel de Gêne Sonore (PGS 2019) ; à Rezé par exemple. Comment seront gérées ces évolutions : aujourd'hui, certains bénéficient d'une aide financière à l'insonorisation mais n'y auront plus droit dans le futur. A contrario, certains n'y ont pas droit aujourd'hui mais en deviendraient bénéficiaires dans le futur. Il est également prévu que les trajectoires pourront varier en fonction des conditions météorologiques, comment seront prise en compte ces situations pour définir les différents périmètres d'indemnisation ? 3. 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 pourrait permettre de chiffrer, d'une part, les coûts externes liés à la nuisance qui seront supportés par la collectivité et, d'autre part, l'impact des mouvements après 22h et avant 6h du matin, en particulier sur les enfants. 4. Les chiffres donnés (notamment en termes de mouvements) concernant les prévisions de trafic (cf. réf. [1]) au-delà de 2022 ne font (semble-t-il) état que des vols dits « commerciaux » et passent apparemment sous silence les vols liés au fret, à l'aviation d'affaires, au trafic dit « non-commercial » (entre autres, aéroclub). Ne peut-on avoir une distinction claire, entre ces différentes classes, 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. 5. Dans la méthodologie de calcul des aides accordées pour la revente ou le délaissement, l'Etat donne vraiment l'impression de vouloir minimiser le « coût de sa transaction » alors que son rôle eut été, dans une situation comme celle-là et après l'arrêt de Notre-Dame des Landes, d'accorder une JUSTE compensation (voir [4]) aux riverains : l'Etat ne devrait pas agir, ici, comme le ferait une entreprise !. Ces derniers vont en effet être contraints, face à « l'intérêt général » et à la volteface sur Notre-Dame des Landes, soit de déménager, soit de subir les nuisances sonores et de se protéger. Dans tous les cas, c'est leur cadre de vie que le revirement de l'Etat vient impacter et ceci n'a aucunement été

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			pris en compte. Nulle part en outre, dans les textes publiés, l'Etat ne fait 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 ! La mise en place d'une commission d'indemnisation pour gérer les recours, incluant des associations de défense des usagers, apparaît essentielle. 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 (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] Les prix des logements dans une large partie des zones concernées par le délaissement ou la revente ont continué à augmenter après 2018 et ne baisseront qu'à compter du moment où la fréquence des vols reviendra à son niveau de 2019 et où les nombreuses incertitudes quant au futur de Nantes-Atlantique (extension ou non, déplacement, etc.) seront levées. Prendre 2018 comme référence n'est pas convenable.
24/06/2021	11:02	5 Remarques et questionnements en attente d'éclaircissements	Bonjour. Je souhaiterais obtenir des éclaircissements concernant ces 5 points : 1. En cas de révision à mi-parcours du PPBE, on comprend difficilement comment sera gérée la mise en œuvre des conclusions de cette révision au regard du contrat passé avec le concessionnaire dont la date de signature sera vraisemblablement antérieure à celle de la révision. Qu'en sera-t-il également des révisions suivantes du PPBE vis-à-vis du contrat de concession de l'exploitation de l'aéroport, notamment s'il y avait une augmentation du trafic supérieure à celle prévue dans le présent PPBE. 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 ? 2. Il est prévu une modification des trajectoires d'atterrissage et de décollage et les populations impactées dans le futur ne seront pas tout à fait les mêmes que celles prises en compte dans le Plan actuel de Gêne Sonore (PGS 2019) ; à Rezé par exemple. Comment seront gérées ces évolutions : aujourd'hui, certains bénéficient d'une aide financière à l'insonorisation mais n'y auront plus droit dans le futur. A contrario, certains n'y ont pas droit aujourd'hui mais en deviendraient bénéficiaires dans le futur. Il est également prévu que les trajectoires pourront varier en fonction des conditions météorologiques, comment seront prise en compte ces situations pour définir les différents périmètres d'indemnisation ? 3. 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 pourrait permettre de chiffrer, d'une part, les coûts externes liés à la nuisance qui seront supportés par la collectivité et, d'autre part, l'impact des mouvements après 22h et avant 6h du matin, en particulier sur les enfants. 4. Les chiffres donnés (notamment en termes de mouvements) concernant les prévisions de trafic (cf. réf. [1]) au-delà de 2022 ne font (semble t-il) état que des vols dits « commerciaux » et passent apparemment sous silence les vols liés au fret, à l'aviation d'affaires, au

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			trafic dit « non-commercial » (entre autres, aéroclub). Ne peut-on avoir une distinction claire, entre ces différentes classes, 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. 5. Dans la méthodologie de calcul des aides accordées pour la revente ou le délaissement, l'Etat donne vraiment l'impression de vouloir minimiser le « coût de sa transaction » alors que son rôle eut été, dans une situation comme celle-là et après l'arrêt de Notre-Dame des Landes, d'accorder une JUSTE compensation (voir [4]) aux riverains : l'Etat ne devrait pas agir, ici, comme le ferait une entreprise !. Ces derniers vont en effet être contraints, face à « l'intérêt général » et à la volteface sur Notre-Dame des Landes, soit de déménager, soit de subir les nuisances sonores et de se protéger. Dans tous les cas, c'est leur cadre de vie que le revirement de l'Etat vient impacter et ceci n'a aucunement été pris en compte. Nulle part en outre, dans les textes publiés, l'Etat ne fait 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 ! La mise en place d'une commission d'indemnisation pour gérer les recours, incluant des associations de défense des usagers, apparaît essentielle. 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 (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] Les prix des logements dans une large partie des zones concernées par le délaissement ou la revente ont continué à augmenter après 2018 et ne baisseront qu'à compter du moment où la fréquence des vols reviendra à son niveau de 2019 et où les nombreuses incertitudes quant au futur de Nantes-Atlantique (extension ou non, déplacement, etc.) seront levées. Prendre 2018 comme référence n'est pas convenable.
24/06/2021	11:26	NE PAS SURVOLER LE CENTRE DE NANTES	Bonjour, Voici 4 points à revoir, les plus importants : - Remise dans l'axe de l'approche venant du nord, donc le cour de ville jusqu'alors épargné va être survolé par les avions : une approche décalée est possible (ILS offset) et les approches courbes (comme à Nice) seront généralisées en 2025, pourquoi NA n'est-il pas dans les précurseurs ? - Aucune modernisation des trajectoires de décollage : c'est annoncé pour plus tard alors qu'il y a des mesures évidentes à prendre, cf cahier d'acteur sur le sujet de l'Atelier citoyen - Toujours pas de mise en place des procédures de moindre bruit NADP (Noise Abatement Deployment Procedure) alors que d'autres aéroports les pratiquent - Pas d'effort pour éliminer les aéronefs bruyants des marges de nuit (22h30-24h, 6h-7h): cela fait déjà longtemps que la proposition est faite et soutenue par l'ensemble des municipalités concernées. Qu'a fait la DGAC pendant tout ce temps ? Cordialement,

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
24/06/2021	14:23	Nuisances sonores : un enfer à venir	J'habite du côté du boulevard Dalby. Les avions passent souvent au-dessus de ma maison entre 4h30 et minuit. Le confinement a été une véritable prise de conscience au niveau du bruit. On ne peut pas profiter des extérieurs quand il fait beau. A l'apéro on lit les compagnies aériennes sur les avions, on fait 'coucou'. Et au-delà des nuisances sonores on en parle de l'impact environnemental ? Si je laisse la porte de ma cuisine ouverte, le soir j'ai une oreille noire et grasse qui s'est déposée sur mes meubles, table de cuisine et sol. Et on en respire tout autant. Bravo ! Dans une situation poste pandémique où on est supposé ne plus commettre les erreurs d'avant, de les corriger, ce projet est une véritable verrue. Survoler une ville en basse altitude est une aberration où seul le profit est étudié au mépris du bien-être des riverains. Avec l'accentuation des rotations la vie dans le centre de Nantes va être un enfer. L'impact sur l'immobilier va également être important: nos maisons vont être dépréciées. Et tout cela parce que le résultat du référendum de Notre-dame des Landes n'a pas été respecté et la République bafouée.
24/06/2021	17:03	Exposition au bruit	Bonjour, Résidant dans le quartier de Trentemoult, je suis régulièrement exposé au bruit causé par le trafic aérien. Réveillé même, tous les matins par le passage à basse altitude des avions. Cette fréquentation si basse et si dense me semble aberrante et particulièrement dangereuse. Je pense également aux quartiers de Nantes sur la trajectoire, eux aussi fortement impactés. La moindre des choses, est d'installer un 'couvre feu' laissant tous les riverains de l'agglomération tranquilles entre 7h du matin et 22h30. J'ai deux enfants en bas âge qui subissent également les effets de l'exposition au bruit. Avec l'augmentation du trafic annoncée, nous courons à la catastrophe et les mécontentements risquent de prendre des proportions considérables. J'espère que nous pourrions être entendus, dans le cas contraire, la mobilisation s'intensifiera, car il n'est pas humainement possible de s'accomoder de ce genre de désagréments.
24/06/2021	17:32	Nouvel axe de piste ou 5 millions de passagers maximum	les projections de trafics seront insupportables pour plus de 100000 habitants. Vous ne pouvez pas ignorer ce préjudice grave pour la santé des Nantais. Le nouvel axe d'atterrissage plein centre de Nantes + Rezé conjugué à la hausse projetée du trafic est tout simplement inadmissible en terme de nuisances sonores, sans parler de la notion de sécurité que ce nouveau dispositif soulève. Je m'opposerai catégoriquement aux projections de trafic en cours de validation, elles ne sont pas compatibles avec l'axe actuel de la piste. En attendant une solution pérenne il faut limiter le trafic à 50000 mouvements annuels (5 millions de passagers max).
24/06/2021	18:17	PPBE A MINIMA pour justifier l'injustifiable	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. Pour le reste

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			l'impact au niveau plus large sur l'ensemble de la métropole et de la ville de Nantes en particulier, n'est pas pris en compte ... un PPBE A MINIMA pour dire que la question a été prise en compte et justifier le maintien d'un aéroport en ville. Décision inepte, sans vision autre que politicarde et à très court terme, d'un état peu respectueux de ses engagements et des consultations passées
25/06/2021	11:11	Survol de nantes	Je suis opposé à la modification de trajectoire des avions par le nord vers l'aéroport de Nantes Atlantique prévoyant un survol du centre de Nantes et passage a proximité de la tour Bretagne
25/06/2021	11:13	Survol de nantes	Je suis opposé à la modification de trajectoire des avions par le nord vers l'aéroport de Nantes Atlantique prévoyant un survol du centre de Nantes et passage a proximité de la tour Bretagne
25/06/2021	12:28	Nuisances sonores	Bonjour, Habitant Trentemoult, je me souviens en particulier de l'été 2019 où le trafic des avions rendait impossible une conversation dans les jardins, où nous étions réveillés chaque matin par les premiers vols. Je n'ose imaginer ce qu'il en sera quand les avions passeront encore plus au-dessus du quartier et à un rythme encore plus soutenu. Je pense qu'habiter Nantes va devenir invivable et je suis très inquiète.
25/06/2021	15:48	Non à un aéroport urbain	Je dis non au réaménagement de NA. Je rejette ce PPBE. Ce qui se profile, à terme, est bien un aéroport de 15 millions de passagers (120 000 mouvements) en pleine ville ! Ce PPBE ne protégera pas les populations : -des nuisances sonores qui se propagent à des kms autour de l'aéroport (chevelures nombreuses et variées au décollages, dont on ne parle pas. ..) , ILS et dérogations pour l'atterrissage. Il va à l'encontre des préconisations de l'OMS sur ce sujet et nie les études scientifiques portant sur l'impact du bruit des avions sur la santé des survolés (cf étude nationale Debats octobre 2020, entre autres) . -de nouvelles nuisances avec les liaisons, prévues pour un aéroport international classé A, qui commencent juste à être évoquées : trains, routes, tram ?..et qui représenteront la double peine pour les communes de Rezé et Bouguenais . -des PUF qui ne sont pas encore « étudiées » car les balises ne sont toujours pas installées (demandées et promises pourtant lors de la dernière « concertation » !) -du risque d'un accident , rare, certes, mais qui ne peut être écarté ! -Il ne protégera pas non plus, le grand oublié de l'histoire, le magnifique et riche « Lac de Grand Lieu » et ses oiseaux (2eme réserve ornithologique après la Camargue). Ce PPBE est totalement injuste et inacceptable en ce qui concerne les indemnités des riverains puisque certains en bénéficieront et d'autres non, alors qu'ils habitent dans la même rue, avec les mêmes nuisances . Il est grand temps que la DGAC, les élus régionaux et départementaux, ceux qui représentent l'économie de la région se mettent autour de la table avec les associations qui défendent vraiment les riverains, pour réfléchir et trouver un nouvel équilibre à ce territoire. Celui ci pourrait alors prendre réellement en compte, sans les mettre dos à dos, l'Humain, l'Environnement, l'Economie, ce qui participerait naturellement au « bien vivre ensemble ». Un nouvel aéroport ailleurs et un véritable poumon vert en Sud Loire... Chiche !

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
26/06/2021	10:37	REFUS DU PROJET	Mon domicile est situé quartier St Félix à Nantes, ma famille va être impactée par les nuisances liées au nouveau couloir aérien: les nuisances sonores, la pollution ainsi que les risques aériens. Quelle va être le cout d'une isolation phonique plus performante de notre maison ? Quels vont être les risques pour les populations vivants 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 POSSIBILITE DE NOUS EXPRIMER POUR NOUS DONNER L'ILLUSION QUE NOS AVIS SERONT PRIS EN COMPT, MAIS AU FINAL... JE PARTICITE A CETTE CONSULTATION SANS GRANDE ILLUSION... JE REFUSE DONC CE PROJET.
26/06/2021	11:15	PPBE Nantes Atlantique	Résidant à Trentemoult, nous subissons déjà des nuisances conséquentes (sonores, pollution...). Ce nouveau projet ne va qu'amplifier les problématiques déjà existantes, il est donc clair que j'y suis totalement opposée.
26/06/2021	11:30	avis de riverain Bouguenais Les Couëts	Bonjour, Je conteste l'élaboration de ce plan qui ne protège pas assez les riverains de l'aéroport. Je suis survolée par tous les décollages, sources de nuisances très importantes. La gêne sonore au quotidien est difficilement supportable, plus à l'extérieur lors des beaux jours. La trajectoire des avions au décollage est incompréhensible et impacte tout le territoire des Couëts.
26/06/2021	18:08	Réponse à consultation publique du PPBE de l'Aéroport de Nantes Atlantique	Na-préserveons l'humain Le 25 juin 2021 {{Dossier du réaménagement de l'Aéroport Nantes Atlantique}} Objet : Contribution PPBE « Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement » Nous na-préserveons l'humain, nous rejetons le Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement dans sa totalité pour les raisons qui suivent. Le PPBE doit être un outil préventif, celui-ci devait être proposé lors de la concertation de 2019 pour comparaison des alternatives inscrites au bilan de la CNDP précisant de leurs conséquences graduées sur l'impact sanitaire, environnemental, social et économique Un plan de prévention s'établit avant toute décision de choix définitif ,sinon celui-ci devient le simple diagnostic d'une situation connue et déjà tendue, ce diagnostic ne prenant pas en compte les évolutions futures comme (de notre point de vue), celle qui consiste à la mise en conformité du reaxage via guidage satellite ILS de l'approche par le nord. Cette mise en conformité annonce les prémices d'une aggravation sanitaire significative pour de nombreux riverains du plein centre ville de Nantes, jusqu'à lors épargnés, notre estimation s'établit à environ 30.000 nouveaux riverains impactés, ces riverains s'additionnent aux 80.000 impactés actuels et ne se substituent pas contrairement aux autres alternatives proposées lors de la concertation, « une orientée piste Est/Ouest pour Nantes Atlantique ramènerait l'impact sanitaire à 8000 riverains, l'impact environnemental en serait réduit considérablement en évitant le survol du lac de Grand Lieu, de l'Erdre et des 2 bras de la Loire entourant l'île de Nantes ..) Compte tenu des circonstances sanitaires aggravantes de cette décision du 28 octobre 2019, des études d'impact étayées et des analyses approfondies s'imposent préalablement à la déclaration d'utilité publique. Par conséquent, nous demandons la suspension de la décision du 28 octobre 2019 tant que les études d'impact et les analyses approfondies ne sont pas intégrées au dossier de déclaration d'utilité publique . Nous souhaitons que ces études d'impact soient menées pendant la

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			période d'après Covid19 et des plans de relance économiques, afin de mener celles-ci en configuration de situation réelle, sur une période de 2 à 3 ans. {{Le statut quo demandé par certaines associations devenait impossible compte tenu de la configuration du site aéroportuaire proche du centre ville de Nantes et sa piste orientée Nord/Sud }} Cette impossibilité est aggravante pour le plein centre ville de Nantes, car il y a bien de nouvelles populations touchées en nombre par la mise en conformité notamment le reaxage des trajectoires des approches par le nord, cette obligation réglementaire étaient pourtant déjà connue de tous et de longue date, puisque l'aéroport de Nantes-Atlantique a obtenu 2 dérogations l'une en 2011 renouvelé puis renouvelé en 2016. Le maintien de la piste Nord-Sud aura des effets dramatiques pour plus de 100.000 habitants, en les exposant aux nuisances sonores et aux pollutions aériennes pour de nombreuses décennies. {{Une autre alternative beaucoup moins moins invasive sur les plans sanitaire et environnemental doit être trouvé par l'Etat et ses services très rapidement. }}
26/06/2021	18:35	Réponse à consultation publique du PPBE de l'Aéroport de Nantes Atlantique	Le 25 juin 2021 {{Dossier du réaménagement de l'Aéroport Nantes Atlantique }} {{Objet : Contribution PPBE « Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement »}} Je soussigné xxx dit rejeté le Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement dans sa totalité pour les raisons qui suivent. Le PPBE doit être un outil préventif, celui-ci devait être proposé lors de la concertation de 2019 pour comparaison des alternatives inscrites au bilan de la CNDP précisant de leurs conséquences graduées sur l'impact sanitaire, environnemental, social et économique Un plan de prévention s'établit avant toute décision de choix définitif, sinon celui-ci devient le simple diagnostic d'une situation connue et déjà tendue, ce diagnostic ne prenant pas en compte les évolutions futures comme (de notre point de vue) celle qui consiste à la mise en conformité du reaxage via guidage satellite ILS de l'approche par le nord. Cette mise en conformité annonce les prémices d'une aggravation sanitaire significative pour de nombreux riverains du plein centre ville de Nantes jusqu'à lors épargnés, mon estimation s'établit à environ 30.000 nouveaux riverains qui s'additionnent aux 80.000 impactés actuels et ne se substituent pas contrairement aux autres alternatives proposées lors de la concertation, « une orientée piste Est/Ouest pour Nantes Atlantique ramènerait l'impact sanitaire à 8000 riverains, l'impact environnemental en serait considérablement réduit en évitant le survol du lac de Grand Lieu, de l'Erdre et des 2 bras de la Loire entourant l'île de Nantes ..) Compte tenu des circonstances sanitaires aggravantes de cette décision du 28 octobre 2019, des études d'impact étayées et des analyses approfondies s'imposent préalablement à la déclaration d'utilité publique. Par conséquent, je demande la suspension de la décision du 28 octobre 2019 tant que les études d'impact et les analyses approfondies ne sont pas intégrées au dossier de déclaration d'utilité publique. Je souhaite que ces études d'impact soient menées pendant la période d'après Covid19 et des plans de la relance économique, afin de mener celles-ci en configuration de situation réelle, sur une période de 2 à 3 ans. Le statut quo demandé par certaines associations devenait impossible compte tenu de la configuration du site

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			aéroportuaire proche de la ville de Nantes avec des conséquences aggravantes , car la mise en conformité notamment le reaxage des approches par le nord inflige le survol du plein centre ville de Nantes et ses quartiers hautement résidentiels, cette obligation réglementaire étaient pourtant déjà connue de tous et de longue date, puisque l'aéroport de Nantes-Atlantique a obtenu 2 dérogations l'une en 2011 renouvelé en 2016. Le maintien de la piste Nord-Sud aura des effets dramatiques pour plus de 100.000 habitants, en les exposant aux nuisances sonores et aux pollutions aériennes pour de nombreuses décennies. {{Une autre alternative beaucoup moins moins invasive sur les plans sanitaire et environnemental doit être trouvé par l'Etat et ses services très rapidement. }}
26/06/2021	19:47	questionnaire	Bonjour, J'ai l'impression que le projet est louable et même pertinent dans ses objectifs. Par contre j'ai du mal à comprendre comment les objectifs peuvent être atteints alors que : Le passage des avions se fera au-dessus de la partie de la ville la plus dense. Le vol des avions se fera plus bas. Ces deux points vont engendrer plus de gêne sonore, plus de pollution et plus d'impact sur la santé. Un autre point non négligeable est plus de risque sécuritaire en cas d'incident sur les phases de décollage et d'atterrissage qui sont les moments les plus critiques d'un vol. Je ne vois pas comment les objectifs fixés peuvent être atteints par ces mesures. Cordialement
26/06/2021	20:08	MORATOIRE EN ATTENDANT LE TRANSFERT	Tant que l'aéroport Nantes-Atlantique restera en milieu urbain, aucune solution ne pourra réduire la pollution et les nuisances sonores. La protection des riverains est impossible avec ces petites mesurètes qui n'auront aucun effet sur le bien vivre et la santé. Comment est-ce possible que nos politiques laissent faire l'agrandissement de cet aéroport ? Ils n'ont donc aucune vision sensée et réaliste sur l'aménagement de Nantes et du sud Loire. Quel gâchis pour l'agglomération nantaise et que de souffrance pour les 80 000 riverains ! En attendant le transfert : - Plafonnement à 3,5 millions de passagers (subir les avions toutes les 3 minutes est insupportable). - Vols interdits de 22 h à 7 h (respect du sommeil, les décollages en salves à 6 h du matin sont insupportables). - Interdire les bases pour les low-costs (pas de décollages et atterrissages à vide pour en réduire le nombre de mouvements). Le transfert est inéluctable pour la santé des riverains et l'économie de la région.
26/06/2021	22:58	PROJET DESTRUCTEUR POUR TOUS LES RIVERAINS DE L' AEROPORT	A quoi sert une telle consultation quand on voit les décisions prises par l'Etat après les précédentes de 2016 et 2019 en faisant fi de toutes les contributions des participants et en ignorant totalement la population survolée ? Ce qui s'est passé est un pur déni de démocratie et une véritable trahison, et ça continue dans le même sens avec ce nouveau PPBE ! Comment l'Etat peut-il à ce point s'enfermer dans ses contradictions et s'entêter à conserver cet aéroport en pleine zone urbaine avec des nuisances sonores considérables pour la santé des habitants de Nantes (bientôt impactés par l'ILS) et de son agglomération en pleine expansion sous le regard de responsables locaux étrangement absents des débats ? Il faut s'attendre à ce que des milliers de riverains, exaspérés et en souffrance, fassent entendre leur colère contre ce réaménagement insensé et ces mesurètes proposées qui ne résoudront absolument rien aux nuisances intolérables des riverains ! Tout ça pour avaliser l'abandon du transfert

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			de Nantes-Atlantique qui a été une erreur monumentale! Il n'y a pas d'alternative crédible proposée aujourd'hui par l'Etat qui patauge depuis le 17 janvier 2018 à essayer de recoller les morceaux comme il peut, sans aucune perspective d'avenir!Ce n'est que du rafistolage de bas étage qui nous est servi! Où sont les compensations exemplaires promises par ces gouvernants qui ont voulu se débarrasser au plus vite du borborygme de NDDL sans aucune anticipation. Comment peut-on faire confiance à ces politiques irresponsables? Les riverains du Sud-Loire restent et resteront les victimes de ce fiasco et du désastre sanitaire qui l'accompagne pendant des décennies!C'est un vrai scandale orchestré par des incompetents! Mobilisons nous tous avec force pour sauver ce qui peut encore l'être,à savoir crier notre dégoût pour cet aéroport saturé et inadapté et réclamer son transfert vers un autre site le plus vite possible! C'est notre seule chance de salut,tout le reste proposé par cet Etat inconscient n'est qu'enfumage et diversion!
27/06/2021	11:06	Projet à contre-sens	Bonjour, A l'heure ou l'on parle de développement durable, de conscience écologique je trouve que ce projet va à contre-sens. Le survol du centre-ville de Nantes me paraît insensé. Les nuisances, le risque d'accident très grave. Sans parler de l'augmentation significative du trafic aérien dans les prochain(e)s mois/années. L'autre jour, j'ai vu une énorme publicité à NTE de Transavia indiquant des vols à partir de 28€... On va droit dans le mur (où dans la Tour de Bretagne). A défaut d'un nouvel aéroport (aux nouvelles normes, ouvert sur l'Europe et qui favorise le développement économique de notre région) je suis pour un réaménagement de l'aéroport avec: - couvre-feu de 23h à 6h (pour toutes compagnies, dont les compagnies en base sur NTE) - décollage et atterrissage interdit pour les avions trop bruyants - un changement de l'orientation de la piste afin d'éviter le survol d'un trop grand nombre de population - des transports doux pour accéder aux terminaux (moins de parking et plus de place pour une seconde piste / changement d'orientation de la piste actuelle) Je vous remercie de l'attention que vous porterez à mon message. Cordialement,
27/06/2021	13:25	Zone de survols des avions sur Rezé	Bonjour, Habitante de Rezé depuis 20 ans et juste en limite de la zone 3 du plan de gêne sonore établi en 2019, je suis surprise de voir des avions passer juste au-dessus de ma maison au moment du décollage. Cela occasionne quelques mn après le passage de l'avion des odeurs mais aussi et surtout des tâches petites sur le linge à sécher à l'extérieur. Heureusement que nous n'avons pas de jardin potager ! Nous sommes plusieurs logements impactés. La zone s'est-elle élargie ? Sinon, comment faire appliquer le respect des zones 1-2-3 ? Deuxième mauvaise surprise : entre minuit et 6h du matin, nous entendons des avions surtout les weekend. Même question sur le respect des heures !
27/06/2021	13:42	Survol La Chevroliere	Bonjour. Il me semble que le survol du bourg de la Chevroliere était abandonné. Depuis la reprise des vols ce n'est pas la cas. A quand un couloir aérien entre la Chevroliere et St Philbert ??
27/06/2021	13:53	Survol La Chevrolière	Bonjour, Depuis la reprise du trafic aérien, le survol du bourg de la Chevrolière semble monnaie courant lors du décollage. Le maire nous a affirmé qu'un couloir aérien entre la Chevrolière et St Philbert de Gd Lieu serait

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			emprunté pour limiter les nuisance sonores .. Qu'en est il ? sont ce des promesses électorales ou un état de fait ? Merci de votre réponse
27/06/2021	14:16	Non à l'aéroport urbain	Bonjour Étant directement impactés par le nouveau couloir aérien (demeurant 47 rue Fontaine de barbin à nantes) nous sommes totalement opposés à ce projet dangereux, et générateur de pollution et de nuisances sonores.
27/06/2021	21:21	refus du projet	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 ouvre 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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			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 ouvre une nouvelle dynamique pour que l'aéroport urbain de Nantes soit très rapidement remplacé.
27/06/2021	21:22	refus du projet NANTES ATLANTIQUE et Nouvel Approche des pistes	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 ouvre 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 Roseaie...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,

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			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 ouvre une nouvelle dynamique pour que l'aéroport urbain de Nantes soit très rapidement remplacé.
27/06/2021	21:23	refus du projet NANTES ATLANTIQUE et Nouvel Approche des pistes	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 ouvre 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 Roseaie...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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			Pays de Loire et sans doute Bretagne mettent en ouvre une nouvelle dynamique pour que l'aéroport urbain de Nantes soit très rapidement remplacé.
27/06/2021	21:39	Réfléchir à la création d'un aéroport du Grand Ouest qui préserve l'humain	Il est inadmissible que faute de courage politique, une métropole aussi grande soit survolée au mépris de la santé et de la sécurité des populations survolées. Le nouveau survol de Nantes à l'atterrissage est une hérésie supplémentaire que les personnes concernées vont découvrir sans avoir été clairement informées au préalable. Comment ce PEBE prétend-il remédier aux nuisances sonores alors que l'île de Nantes et le futur hôpital, zones très denses, vont être survolées en permanence? Ce quartier a été conçu avec comme préalable le départ de l'aéroport. Et que dire des populations sud-Loire (St Aignan, Rezé, Bouguenais) qui subissent des nuisances sonores dès 5h30/6h du matin, week-end compris? Il serait temps de réfléchir à un aéroport du Grand Ouest et à la fermeture et renaturation du nombre conséquent de petits aéroports inutiles et de Nantes Atlantique pour créer un vrai poumon vert autour de la métropole nantaise. C'est le seul moyen de concilier qualité de vie et sécurité d'un côté et activité économique de l'autre.
27/06/2021	22:46	Refus survol Saint Felix	Nous habitons Saint Felix et ne voulons absolument pas de cette option de retour dans l'axe de la piste pour atterrissage des avions, accentuant nettement le nombre de personnes survolés et donc les répercussions et risques vs survol actuel. Nous nous y opposons farouchement
27/06/2021	22:47	Refus survol Saint Felix	Nous habitons Saint Felix et ne voulons absolument pas de cette option de retour dans l'axe de la piste pour atterrissage des avions, accentuant nettement le nombre de personnes survolés et donc les répercussions et risques vs survol actuel. Nous nous y opposons farouchement
27/06/2021	22:54	Survol Erdre et Quartier Saint Felix	Inadmissible de découvrir cette orientation prise sur la nouvelle approche des avions à l'atterrissage qui survoleraient l'Erdre, entraînant le survol de quartier beaucoup plus peuplés qu'actuellement. Habitant le quartier Saint Felix, je m'y oppose totalement
28/06/2021	05:03	Limiter la fréquentation de Nantes Atlantique à celle du 17 janvier 2018	La fréquentation devrait être limitée à celle du jour de la décision de ne pas transférer l'aéroport. Bizarrement les avions ne survolaient pas le lycée de Bouaye jusqu'en 2018. Depuis ils sont de plus en plus nombreux d'où de plus en plus de bruit jusqu'à l'arrivée de Covid. Et nous sommes hors du périmètre de cette enquête. Le MAXIMUM doit être fait pour les riverains directement impactés jusqu'à l'achat au prix du marché de leur habitation pour la détruire. Le meilleur moyen de lutter contre le bruit : limiter le nombre de vols (le Covid a montré que de nombreux vols n'étaient pas indispensables) et limiter au maximum l'amplitude d'utilisation (8h00-21h00 la semaine et 10h00-20h00 le dimanche), voire appliquons l'arrêté préfectoral 'bruit de tondeuse' aux avions (autorisé 11h00 à 12h00 le dimanche et les jours fériés, interdit après 19h00 les autres jours, etc)
28/06/2021	09:16	volontariat	les engagements volontaires des compagnies aériennes seront-ils contrôlés, et en cas de non respect, quelles seront les conséquences? Que se passe-t-il pour les compagnies non volontaires? Il existe des transports par train pour Roissy Charles de Gaulle. Cette destination par avion devrait disparaître.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
28/06/2021	09:24	avis enquête PPBE Nantes Atlantique	Bonjour, la proposition que vous faites manque totalement de précision: elle ne permet pas de connaître la dégradation ou l'amélioration de la qualité de vie des zones survolées. J'habite avec ma famille (enfants en bas âge) à Nantes Centre Ville (Graslin). Entre le déplacement du couloir et le gain d'altitude des avions, votre présentation ne me donne aucune information globale et quantifiée quant à une amélioration ou une dégradation de ma situation, et surtout de la qualité du sommeil de mes enfants de 5 ans). Par conséquent je suis contre votre projet. Par ailleurs j'aimerais que l'option d'une piste est-ouest ou d'un déplacement de l'aéroport soit ré-étudiée sérieusement. En vous remerciant de votre attention,
28/06/2021	10:08	Avis sur le projet de Plan de Prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique	Refuser la peste n'implique pas d'accueillir à bras ouverts le choléra. Refuser un projet aussi aberrant que celui de Notre Dame des Landes, n'a jamais signifié envisager avec bonheur la croissance débridée ou même le maintien de l'activité de Nantes Atlantique. Les nuisances induites pour les populations concernées par le survol de zones denses d'habitat ne peut être une option. Et l'économie ne peut être le seul prisme à considérer. La période annoncée pour le PPBE s'étend de 2020 à 2024 pour un plan qui sera appliqué à partir de 2021 s'il est voté. Les nuisances et les pollutions diverses engendrées par la croissance du trafic aérien n'ont été générées que par la perspective d'un déport du trafic sur Notre Dame des Landes et un manque de considération de ces désagréments pour les habitants. Au fil des décennies, l'Etat « a attendu » un déménagement de Nantes Atlantique sans prendre la mesure de la réalité quotidienne de l'impact du trafic aérien pour les riverains et populations survolées. Aujourd'hui, cet état « d'exception » du trafic est devenu la norme et cette « norme » est déjà inacceptable. Et c'est bien l'absence de survol ou un survol minimal des zones urbanisées les plus denses qui doit être recherché pour la salubrité des habitants. D'une manière plus générale, le dernier rapport du GIEC dont la synthèse vient d'être rendue publique rend dérisoire tout projet ayant un impact sur les conditions de survie de l'être humain sur terre. Dans une telle perspective, quelle nécessité d'envisager la croissance d'un aéroport comme celui de Nantes Atlantique ? Constats : Les propos liminaires du PPBE tendent à réécrire l'histoire pour justifier de l'abandon d'un contrat engagé au motif « d'apaisement » et le bilan réalisé au Ch 5.1.1 manque de sincérité sur les bénéfices des actions réalisées. La limitation de l'exposition au bruit est essentiellement liée aux conséquences de la crise sanitaire actuelle. Il s'agit manifestement d'un exercice de politique générale et non d'un plan destiné à exposer des attentes de mesures concrètes pour protéger les populations survolées. Ce PPBE ne répond pas, tant sur le fond que sur la forme, à un objectif concret de chercher à maîtriser et réduire les nuisances sonores sur l'environnement, mais il vise à combler un manquement au cadre réglementaire européen. Ce PPBE doit être la définition d'un cadre d'exigences et de mesures, dans lequel doivent s'inscrire les réflexions stratégiques sur le trafic aérien du grand Ouest, dans le respect des citoyens et de l'environnement. -Les projections d'impact sur la population ne semblent pas sincères puisque les données sur lesquelles elles se basent ne sont pas actualisées (données 2019 pour les projections d'impact en 2025 : les aménagements prévus sur le

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			territoire ne sont pas pris en compte, pas de projection sur les données démographiques dans le contexte d'une ville dynamique...). Les études d'impact ne sont pas complètes notamment concernant les impacts sur la Santé. - Le PPBE ne prend pas en compte l'impact sonore de l'aménagement des dessertes dont, pour l'instant, les projets ne sont pas connus du public, -La notion de zone calme, à préserver, n'est absolument pas prise en compte dans le document au motif que le sujet est complexe et que Nantes Métropole demande un délai supplémentaire pour les définir. Les zones touristiques, les zones à haute qualité environnementales (Lac de Grand Lieu par exemple), les structures hospitalières et psychiatriques et les zones d'enseignements ne sont-elles pas a priori concernées ? -Les aides à l'insonorisation, délaissement et aides à la revente ne sont pas acceptables : Ces mesures ne visent pas à protéger les 80 000 habitants concernés mais à les déplacer ou à les enfermer o L'insonorisation revient à confiner la population o Les aides à la revente et au délaissement sont soumises à des conditions drastiques et peu équitables (je vous renvoie au recours porté par les élus et les associations sur les décrets parus en avril 2021). Source : https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=rWXLhSIPJ6zBPMc_yV_svE5mAF7xk8w0bcRlyLtvD5c Source : https://actu.fr/pays-de-la-loire/saint-aignan-grandlieu_44150/aeroport-de-nantes-des-compensations-jugees-inequitables-et-trop-restrictives-pour-les-riverains_41202305.html -Le PPBE est sans ambition : o Pas d'engagement financier clair et « exemplaire » comme l'annonçait l'Etat o Il est rappelé en introduction du document que le choix arrêté par l'Etat portait exclusivement sur un objectif « d'apaisement des populations » o Il repose sur un objectif contradictoire de diminution du bruit tout en augmentant le trafic (8,5% pour 2025 - p99 du PPBE) o Les moyens de contrôle des nuisances sont inadaptés (maillage insuffisant du territoire par les stations de mesures, unités de mesures LdEN inadaptées) et les modalités sur la maîtrise de l'évolution du trafic aérien selon leur impacts sont trop permissifs. Source : recommandations du Conseil National du Bruit du 12/06/2019, très documenté : https://www.bruit.fr/images/pdf/avis-cnb-12-juin-2019-indicateurs-bruit-environnement.pdf Source : La réponse du collège n°1 au point 5 de l'avis relatif à la possibilité d'étendre la plage des vols de nuit à 7h (au lieu de 6h) est édifiante et témoigne de la difficulté de contrôler le trafic aérien en fonction des impacts constatés. : « extension de l'interdiction de programmation jusqu'à 7 heures, cela remettrait immédiatement en cause la présence des compagnies aériennes sur l'aéroport de Nantes, ce qui impacterait significativement les emplois locaux. » -Le PPBE soumis à concertation est difficile à appréhender pour un non initié et n'est pas accompagné d'explications pédagogiques. La forme de la consultation ne permet pas l'échange et la compréhension des enjeux et des impacts des mesures proposées. Contrairement au codicille n°5 (repris de la réponse de l'état à l'avis n°7 émis par la CCE), il n'y a pas eu de communication renforcée à destination des riverains. Préconisations (similaires à celles émises par le COCETA -Collectif des Citoyens Exposé au Trafic Aérien) : 1. Réorienter le PPBE sur la période concernée (2021-2024), et définir les principes directeurs qui conduiront à

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			une transition sérieuse et maîtrisée vers un projet à fort impact régional, mené avec les collectivités et les citoyens. Pour ce faire, la définition des priorités est indispensable pour le cadrage du PPBE. La concertation des citoyens et des élus est à réaliser AVANT la rédaction du PPBE sur les attentes structurantes. Le PPBE n'est pas un faire-valoir d'une décision gouvernementale inique, mais la traduction d'une véritable volonté de concilier l'attrait du transport aérien avec le respect de l'environnement et des populations survolées. En l'état, le PPBE soumis au CCE est l'arbre qui cache la forêt des nuisances concourant à la décision de stopper le déménagement programmé de l'aéroport urbain actuel et de laisser libre cours au développement du transport aérien (11,4 Millions de passagers/an, 90 000 mouvements en 2040). 2. Solliciter un moratoire sur le marché de concession en cours et limiter l'objet du marché en accord avec le repositionnement du PPBE -dans l'intérêt des citoyens - et des réflexions stratégiques d'aménagement du territoire ; 3. Mettre en cohérence le cahier des charges de concession de NA avec le recadrage du PPBE ; 4. Mobiliser des moyens permettant de conduire des études complémentaires, d'interroger la population et intégrer la recherche d'alternative au projet d'aménagement de l'aéroport conformément à la préconisation des garantes de la concertation de 2019. 5. Déployer des mesures de bruit sur les zones survolées actuelles et futures. En renforcer le maillage ; 6. Accélérer la mise en œuvre de l'ILS (et l'alignement cible des vols) afin de se mettre en conformité avec la législation et mettre en situation les citoyens qui seront amenés à donner leur avis sur le sujet ; 7. Actualiser les projections de l'impact des nuisances en tenant compte des projets d'aménagements prévus ; 8. Réaliser une estimation des coûts de l'impact des mesures et sécuriser les modalités de financement. Se fixer pour objectif de faciliter l'accès aux aides et non de limiter artificiellement les compensations destinées aux habitants exposés aux nuisances ; 9. Entériner immédiatement un couvre-feu sans attendre la production du PPBE ; 10. Identifier des Zones à Défendre contre les Nuisances Aériennes -dites « zones calmes » - afin de sanctuariser ces lieux particuliers qui concourent à l'attrait touristique de la région et au bien-être de ses habitants. Dans le prolongement, il s'agit de sanctuariser le fait que la référence à la mesure d'impact du bruit est celle qui correspond à l'absence de survol des avions, en l'occurrence mars 2020 ; Les zones naturelles protégées doivent être définies comme des zones calmes à caractère particulier, ainsi que les zones piétonnières, dédiées à la flânerie et identifiées comme inscrites au patrimoine par leur intérêt historique. Que soient également portées au registre des zones à défendre contre les nuisances aéroportuaires, en parfaite correspondance avec la « ligne verte » du voyage à Nantes. Il en est de même pour les zones dont le silence est une nécessité impérieuse pour l'activité de ces structures qui s'y installent ou sont déjà présentes (Centre Hospitalier, Établissements Psychiatriques, Établissements scolaires...) Aussi ces lieux sont-ils directement concernés par le réaxage obligatoire des avions depuis l'axe de la tour de Bretagne, jusqu'à Saint-Aignan et le lac de Grand Lieu (2ème parc ornithologique de France, premier en nombre d'espèces et lieu unique en Europe -faut-il le rappeler -). Seraient concernés également : l'île de Nantes et

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			particulièrement l'emplacement du futur Centre Hospitalier Universitaire qui deviendrait particulièrement exposé aux nuisances, ainsi que les lieux touristiques de la place Graslin en passant par Chantenay et le centre bourg du village de Trentemoult. 11. Abandonner une approche technocratique du sujet pour une approche bienveillante, qualitative, responsable et prospective dans l'intérêt de la préservation de l'environnement et des habitants.
28/06/2021	10:46	Non au nouvel autoroute du ciel	Je dis non au réaménagement de Nantes Atlantique. Je rejette ce PPBE. Et demande le respect du résultat du référendum du 26 juin 2016 où les habitants de Loire-Atlantique ont massivement dit oui à la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en votant à 55,17 % pour ce projet, l'exécutif promettant dans la foulée de lancer les travaux à l'automne. Où en sommes-nous ?? Démocratie bafouée, Nantais trahis, ville en danger, développement économique inexistant à terme.
28/06/2021	11:20	STOP AU TRAFIC	Des nuisances sonores et de pollution impactant trop de foyers suite au réaxage de la piste. Il vaudrait mieux limiter le trafic aérien, c'est une nécessité notamment à cause du réchauffement climatique. C'est insensé de continuer ce trafic voire même de l'accentuer. Pareil pour les vols de nuit, les interdire de 22h à 8h du matin. Des vols très bas trop souvent constatés et donc dangereux. Trop d'avions et cette nouvelle autoroute du ciel en pleine ville et à basse altitude serait catastrophique pour les habitants. Je souhaite une baisse du trafic prévu à 15 millions de passagers (7 millions en 2019). Pourquoi ne pas choisir l'axe qui impacte le moins de personnes. Trop dangereux de survoler le centre ville. Non aux passages d'avion toutes les 2mn en heure de pointe (info DGAC) NON NON. Attachée à mon territoire et à mon quartier, nous subissons de plus en plus de nuisances en tout genre, de pollution liées à la nouvelle centrale bois, au méthaniseur, aux voitures. La ville doit rester supportable et elle ne l'est plus! Accroître cet aéroport va entraîner de la circulation, un périphérique Sud Loire encore plus congestionné (NA, MIN, D2A, ...), le lac de Grand Lieu, 2ème réserve ornithologique de France, survolée à moins de 400 m ! Non. Répartir la fréquentation sur plusieurs aéroports de la région comme Rennes, Angers,..... mais surtout contenir et réduire le trafic devient urgent. A tous les points de vue que ce soit humain, écologique ou économique, ce projet insensé ne peut être que rejeté. Pensez à la planète, à nos enfants, et aux véritables enjeux de demain. Envisager un tel aéroport urbain, en sacrifiant autant de populations sous les avions, est proprement irresponsable.
28/06/2021	11:20	Madame	Le bruit des avions est de plus en plus gênant à Nantes. Merci d'établir une réglementation à ce sujet.
28/06/2021	11:56	Non à l'aéroport urbain de Nantes	Non non et non !!!! protégez la population plutôt que de vouloir délibérément attenter à sa santé : non au projet de l'aéroport urbain à Nantes.
28/06/2021	12:09	CONTRE L'ACCROISSEMENT DU TRAFIC AERIEN	Je suis contre l'accroissement du trafic aérien prévu à l'aéroport de Bouguenais. Le nouveau survol de Trentemoult en 2022 va frapper notre village en plein cœur: les avions seront à très basse altitude, les risques sanitaires seront bien réels. Le trafic de 2019 à 7 Millions de passagers était déjà insupportable, on peut donc facilement imaginer les nuisances à venir ! C'est dangereux pour notre santé. Ça aggrave les risques de cancer.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			Habitante de Trentemoult, maman d'un enfant qui va à l'école à Trentemoult, je ne peux pas accepter une telle pollution. La dernière année nous a appris à vivre autrement en étant plus responsable. Nous ne voulons pas sacrifier notre santé au profit du toujours plus. Cordialement,
28/06/2021	12:10	CONTRE L ACCROISSEMENT DU TRAFIC AERIEN	Je suis contre l'accroissement du trafic aérien prévu à l'aéroport de Bouguenais. Le nouveau survol de Trentemoult en 2022 va frapper notre village en plein cour: les avions seront à très basse altitude, les risques sanitaires seront bien réels. Le trafic de 2019 à 7 Millions de passagers était déjà insupportable, on peut donc facilement imaginer les nuisances à venir ! C'est dangereux pour notre santé. Ca aggrave les risques de cancer. Habitante de Trentemoult, maman d'un enfant qui va à l'école à Trentemoult, je ne peux pas accepter une telle pollution. La dernière année nous a appris à vivre autrement en étant plus responsable. Nous ne voulons pas sacrifier notre santé au profit du toujours plus. Cordialement
28/06/2021	12:26	Consultation publique- opposition au projet actuel	Habitante de Nantes-centre et enseignante, je rejette et dénonce ce projet de réaménagement de Nantes-Atlantique. Je suis totalement opposée au PPBE qui permettra le survol de la commune de Nantes à basse altitude. Ce projet est un non sens humain et environnemental. Il impactera fortement plus de 80000 personnes, en les exposant à des risques sanitaires majeurs et nuisances sonores qui iront bien au-delà de l'actuel plan d'exposition au bruit. Outre l'attractivité de la ville qui sera durement touchée, ce projet impactera également la sécurité des habitants, puisqu'un grand nombre d'avions survoleront quotidiennement des zones à forte densité de population. Un non sens environnemental également puisque ce projet engendrerait une très forte pollution atmosphérique, ainsi que le survol très fréquent à basse altitude du lac de Grand Lieu, 2ème réserve ornithologique de France et zone protégée. Le Lac de Grand Lieu est l'un des plus grands lacs de plaine français et bénéficie d'une classification en réserve naturelle depuis 1980. Ce site d'une richesse biologique exceptionnelle, compte plus de 300 espèces d'oiseaux, et constitue l'une des plus belles zones humides d'Europe. Il est donc impensable d'imaginer un couloir aérien dans cet espace naturel de qualité, et de surcroît protégé. Je réclame donc de façon urgente: 1/ Un moratoire permettant de suspendre les décisions actuelles. 2/ L'organisation d'un référendum. 3/ Une réelle étude environnementale et sanitaire. 4/ L'arrêt des travaux de réaménagement de la plateforme.
28/06/2021	13:38	NON au COULOIR	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, vols 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 !

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
28/06/2021	13:56	NON au survol de Nantes	Non à la pollution sonore et à la pollution des particules liées au survol de Nantes par les avions. Non au sacrifice du lac de Grand Lieu NON NON NON
28/06/2021	14:07	Constat de nuisances sonores aériennes à La Chevrolière	Située en zone non exposée aux nuisances sonores aériennes selon le diagnostic accompagnant l'acte de vente de la maison que nous avons acquise début juin 2021, nous constatons que des avions passent juste au-dessus de notre domicile tous les jours en fin d'après-midi. Ils passent si bas que (1) les nuisances sonores sont bien réelles, (2) les avions ne sont pas très élevés en altitude si bien qu'il est facile d'identifier la compagnie aérienne concernée. Qu'est-ce qui justifie le survol de notre maison par des avions alors même que celle-ci est classée dans une zone non exposée aux nuisances aériennes ???
28/06/2021	14:42	Déception et opposition aux propositions du PPBE	Citoyenne de la commune de Rezé, je suis opposée au développement de l'aéroport de Nantes. Je partage les propos d'un autre citoyen de Rezé: 'Comment l'Etat peut-il soutenir un tel projet, et dans un même temps autoriser la densification en habitats des rives sud de la Loire très impactés par les pollutions et les nuisances sonores de l'aéroport ? Par exemple, le projet « Pirmil les Iles » qui doit accueillir sous le couloir aérien des milliers de nouveaux logements, une école, une piscine olympique, etc pour construire une ville responsable en matière de transition écologique ...inventer la Ville de demain ...aménager, habiter pour vivre de façon durable, et nommé « Grand prix de l'aménagement » organisé par le Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, et par le Ministère de l'habitat durable, ou encore celui d'un nouvel hôpital qui sera survolé par des avions à très basse altitude ?' Il existe des alternatives qu'il faut développer pour un meilleur accès à l'aéroport Charles De Gaulle via le transport ferroviaire...pour permettre des déplacements internationaux, améliorer les liaisons nationales ferroviaires (Nantes Bordeaux)... Les nouvelles propositions actuelles sont comme une punition parce que l'aéroport de NDL se fait pas. On veut maintenir coûte que coûte une densification du trafic avec des vols low cost à tout va...
28/06/2021	14:42	aéroport de nantes	non a votre projet qui deverse sur nantes du kerosen
28/06/2021	14:46	Communiqué des Elus de l'opposition de Bouaye	À la suite de la décision de l'Etat de renoncer au projet de l'aéroport de NDDL le 17/01/2018 et qui par la suite a pris la décision du réaménagement de l'aéroport de Nantes -Atlantique, l'Etat ne répond toujours pas aux attentes des citoyens et des élus. Un projet de Plan de Prévention du bruit dans l'Environnement (obligatoire à partir de 50 000 mouvements par an) a été soumis aux élus et associations en commission, s'en suit une consultation publique de mai à juin 2021. Nous devons tous y participer. Le PPBE, aurait dû être réalisé depuis que le nombre de mouvements dépassé les 50 000 c'est-à-dire depuis fin 2016, mais celui-ci n'avait pas été mis en place car l'aéroport devait être transféré à NDDL. L'Etat ne fait donc pas son travail. Depuis 2019 l'aéroport a accueilli 64 000 mouvements par an, le souhait de l'Etat est de développer NA donc augmenter la capacité. Le PPBE est un outil de préservation et d'anticipation, compte tenu de cette décision les effets de ce PPBE n'en seront que très limités Un ré-axeage sur le plein centre-ville de Nantes, les courbes au décollage déjà au maximum

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			pour éviter Rezé Nous avons jusqu'au 29 Juin pour répondre à la concertation Publique, il faut absolument qu'un maximum de personne participent à cette concertation pour marquer son utilité. il faut bien sur noter que l'Etat ne fait rien pour les habitants et les élus concernés.
28/06/2021	14:48	Consultation publique avril-mai 2021 Nuisances sonores nantes atlantique	En tant que riverain, Je conteste et refuse en tous points 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 vols Low cost (très polluants et vols nuit), et refuser toute extension du trafic - Fermeture nocturne aéroport de 22H30 à 6H30 (8 H pour sommeil des enfant) - Interdire vols intérieurs à interdire si service SNCF existant. - Survol des zones habitées à proscrire. En attendant le déménagement de Nantes-Atlantique. Autre point : Non acceptation des aides à la revente (2010???)
28/06/2021	14:58	NON au plan d'Etat de L'aéroport	Je vote NON au plan d'État de l'aéroport urbain. Seul un déménagement doit être étudié et mis en ouvre pour répondre aux besoins de toute la population du Grand Ouest.
28/06/2021	14:59	ON au plan d'État de l'aéroport urbain.	Je vote NON au plan d'État de l'aéroport urbain. Seul un déménagement doit être étudié et mis en ouvre pour répondre aux besoins de toute la population du Grand Ouest.
28/06/2021	14:59	ON au plan d'État de l'aéroport urbain.	Je vote NON au plan d'État de l'aéroport urbain. Seul un déménagement doit être étudié et mis en ouvre pour répondre aux besoins de toute la population du Grand Ouest.
28/06/2021	15:51	Pour une limitation du trafic aérien, absolument pour	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, la perspective de vivre un trafic encore augmenté me semble totalement folle. Le couvre-feu est quant à lui 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	19:00	Non au PPBE et au projet nocturne	Nous habitons Nantes depuis une vingtaine d'année et nous voyons notre ville se détériorer au fil du temps. Un degré de plus est atteint avec ce projet. Je n'ose même pas demander de référendum au vu ce qui a été décidé à l'issu de celui sur le transfère de l'Aéroport. Je suis indignée d'un tel mépris envers la population.
28/06/2021	19:23	Non au survol de Nantes	Non au survol en très basse altitude du nouvel hôpital de Nantes en courte final
28/06/2021	19:46	ARRÊTEZ TOUT	Toute personne sensée sait qu'à terme le projet d'un surdéveloppement de l'aéroport de Nantes Atlantique est voué à l'échec car incompatible avec les orientations de la société française en matière d'écologie et de développement durable. Le choix démocratique d'une délocalisation n'a pas été respecté. Vous courrez le risque

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			d'une opposition permanente et de recours à n'en plus finir, d'actions de blocage, de violences, de détérioration des relations citoyennes ce que je ne puis cautionner en aucun cas.
28/06/2021	19:48	ARRÊTEZ TOUT	Toute personne sensée sait qu'à terme le projet d'un surdéveloppement de l'aéroport de Nantes Atlantique est voué à l'échec car incompatible avec les orientations de la société française en matière d'écologie et de développement durable. Le choix démocratique d'une délocalisation n'a pas été respecté. Vous courrez le risque d'une opposition permanente et de recours à n'en plus finir, d'actions de blocage, de violences, de détérioration des relations citoyennes ce que je ne puis cautionner en aucun cas.
28/06/2021	20:17	Commentaires sur la gestion de Nantes Atlantique ce 28 juin 2021	XXX Représentant l'ADLAN comme suppléant à la CCE de Nantes Atlantique Une inquiétude nous réunit tous, c'est le bruit Ce bruit est la conséquence directe des mouvements des avions, 1. En situation de vol 2. En prévision d'un débarquement 3. En prévision d'un décollage Il est évident que toute personne exposée aux bruits est une porteuse de désordres graves sur sa santé, y compris de maladies cardio-vasculaires. Une étude a été diligentée par les services de l'état, : cette mission a été confiée à l'ADEME Selon l'ADEME, Le coût social du bruit, sur la santé, pour 1 an en France, a été estimé à 57 milliards d'Euros par an, somme qui ampute les comptes de la sécurité sociale. L'intérêt individuel et collectifs est incontestablement de diminuer, autant que faire se peut, le nombre des victimes du bruit : Pour ce faire on peut : 1. Diminuer le nombre des personnes survolées ! 2. Éviter les zones de fortes populations ! 3. Ne pas implanter sous les trajectoires des établissements qui accueillent ! 4. Des établissements de santé ! 5. Des établissements scolaires ! 6. etc. ... 7. Diminuer le nombre des avions ! Le traitement acoustique a ses limites : elles sont situées intra-muros des bâtiments ! Vivre dans les espaces extérieurs c'est avoir la certitude d'être impacté par les équipements bruyants au voisinage dans l'espace extérieurs. Conséquemment, il est impératif de rechercher les solutions de moindre bruit Des avions déroutés : Il préoccupe de constater le nombre de vols déroutés ou annulés à cause de la Météo. Au lieu d'atterrir à Nantes, l'atterrissage est dérouté vers Bordeaux voire Rennes ou autres aéroports breton La cause est le plus souvent des vents de tempêtes venant de l'Ouest et le plus souvent dirigés vers l'Est Cette typologie de vent s'impose comme un vent de travers sur les carlingues. Bon nombre de pilotes font le choix de se dérouter comme indiqué ci-avant. Curieusement, les services de l'état, La DIRO (Direction des infrastructures de l'Ouest) La DDTM (Direction des territoires et de la Mer) Ces services connaissent les impacts des vents de travers sur les ponts de Saint Nazaire et de Cheviré. Conséquemment ils sont interdits à bon nombre de véhicules avec une prise au vent avec risques. Force est de constater que les vents de travers lors des atterrissages depuis le nord n'était un secret pour personnes : et pourtant c'est la solution qui a été retenu avec 80 000 Passagers. Que n'a-t-on pas réfléchi à une piste évitant des vents de travers sur les avions étant entendu que le nombre des riverains impactés était divisé par 10 Météo sans visibilité : brumes et du brouillard À cause des brumes et du brouillard, la visibilité au sol est insuffisante. Qui plus est, dans le cas de l'atterrissage depuis le Nord, il n'y a pas d'ILS totalement

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			opérationnel. Dénivellation de la piste : Elle monte, Elle descend, etc. ...La cause principale est un profil en long désorganisé à cause des montées et des descentes par rapport à l'horizontalité. Remarque sur la transparence : J'avais cru comprendre que cette enquête avait pour objectif de recueillir les avis de la population, Le nombre des acronymes qui sont inclus dans les rapports ôtent toute possibilité de compréhension desdits rapports à la plupart des citoyens. Ayant consulté la DGAC, nous avons reçu quelques informations le 24 juin. C'est un début mais pourquoi ce glossaire n'était-il pas inclus dans le dossier d'enquête. Merci de bien vouloir accueillir mes remarques avec un e analyse attentive. Cordialement
28/06/2021	20:23	RB-NA-28 06 2021	Indépendamment des aspects techniques du projet de PPEB (dont beaucoup de subtilités sont hors de mes compétences) ; il est inacceptable de demander aux populations du centre de Nantes ,du Sud-Loire (comprises celles qui se trouvent dans les zones d'approche sud des pistes de l'aéroport de Nantes-Atlantique) d' assumer les conséquences de l'abandon du projet de transfert de cet aéroport à Notre des Landes . Le projet de NNDL se basait sur un développement du trafic aérien au delà de 4-5 millions de passagers (?) .Les projections de développement à environ 11,5 M de passagers à l'horizon 2040 ne sont pas admissibles sur l'aéroport de Nantes-Atlantique. Le maintien de l'aéroport existant et son réaménagement ne doivent pas, non plus être le prétexte à une extension du trafic au-delà des valeurs actuelles (année 2015 . . . 2019 ?).Il n'est acceptable de faire supporter aux populations impactées par l'aéroport actuel les conséquences d'une augmentations de trafic au-delà des valeurs actuelles (nombre ,rythme et succession de survols (succession d'épisodes sonores et stressants) durant la journée. L'"Etat' s'était engagé à mettre en place des solutions alternatives : répartition du trafic et des compagnies aériennes sur les aéroports régionaux (Rennes ,Brest, Angers, Lorient, La Roche / Yon), développement des communications ferroviaires. L'Etat doit respecter ses engagements . Les périodes de couvre-feu doivent s'étaler de 21 h à 6 h au moins , de manière à assurer une durée minimum de repos aux enfants (scolarisés ou non) et aux personnes salariées et / ou pouvant être sujettes à des problèmes de santé. La réorientation des trajectoires d'approche va favoriser certaines populations au dépend des autres . Son seul objectif est de préparer à nombre plus important des mouvements d'avions . Depuis l'abandon du projet de NDDL ,de votes en 'consultations et débats citoyens' , on tente de nier l'évidence ,de masquer l'indigence des décideurs politiques de toutes tendances et de faire en sorte que les populations concernées cautionnent indirectement, elles-mêmes une situation qui s'installe à leur dépend .
28/06/2021	20:36	Refus	Je refuse en totalité ce projet qui n'en n'est pas un: les modes de calculs ne correspondant à aucune réalité actuelle et future même en faisant preuve de laxisme cette option n'est aucunement recevable une nouvelle étude serait souhaitable surtout si elle tient compte d'une réalité humaine et éthique !
28/06/2021	20:40	Consultation publique PPBE et nuisances sonores	Madame, Monsieur, habitante de Bouguenais, je suis concernée par vos projets à propos du PPBE. Les avions passent bas, selon l'orientation du vent, nous entendons peu ou beaucoup ces avions. Certains matins, nous

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			avons en prime les odeurs dûes aux avions. Je tiens donc à vous dire que je ne souhaite pas que vous augmentiez le trafic et la ligne d'approche des avions. Vous allez modifier l'environnement écologique: risque de disparition d'espèces d'oiseaux. Vous allez dégrader la santé des habitants qui seront survolés par les avions. Nuisance sonore importante qui perturbe l'équilibre nerveux des habitants. Je vous demande donc de renoncer à ce nouveau projet ne serait-ce que pour le respect de la nature, des animaux et des humains Veuillez agréer l'expression de ma sincère considération.
28/06/2021	20:40	Consultation publique PPBE aéroport de Nantes	Listes des actions à mettre en place : -Modification du point de virage pour éviter le survol de la Chevrolière : réduction des nuisances sonores pour les habitants 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 -Motiver ou imposer aux compagnies basées sur NA à renouveler leur flotte pour des avions plus récents donc moins polluant et moins bruyants. Et également que les avions prennent plus d'altitude avant le survol des agglomérations lors de décollages. -Limiter le nombre de mouvements annuels sur NA. L'aéroport ne peut pas augmenter son volume de voyageurs, et donc d'avions, indéfiniment sans impacter encore plus les populations alentours (une croissance infinie dans un monde - aéroport ici - fini, cela vous parle ?) En espérant que l'ensemble des mesures en faveur des habitants autour de NA soient respectées, avec des dates précises de mise en place ! N'oubliez pas qu'un référendum démocratique a été voté pour son transfert...
28/06/2021	20:41	Consultation publique PPBE et nuisances sonores	Madame, Monsieur, habitante de Bouguenais, je suis concernée par vos projets à propos du PPBE. Les avions passent bas, selon l'orientation du vent, nous entendons peu ou beaucoup ces avions. Certains matins, nous avons en prime les odeurs dûes aux avions. Je tiens donc à vous dire que je ne souhaite pas que vous augmentiez le trafic et la ligne d'approche des avions. Vous allez modifier l'environnement écologique: risque de disparition d'espèces d'oiseaux. Vous allez dégrader la santé des habitants qui seront survolés par les avions. Nuisance sonore importante qui perturbe l'équilibre nerveux des habitants. Je vous demande donc de renoncer à ce nouveau projet ne serait-ce que pour le respect de la nature, des animaux et des humains Veuillez agréer l'expression de ma sincère considération.
28/06/2021	20:42	Aéroport Nantes - Vols de nuit, nuisances sonores	Nous réclamons immédiatement l'arrêt des travaux d'agrandissement de l'aéroport, réalisés pour l'extension exponentielle des low-cost sur Nantes. Les communes survolées ont déjà constaté un accroissement réel avant le confinement...A la reprise, attendons nous au survol de la ville en permanence, puisque les vols seront interdits la nuit ... le problème sera donc déplacé en journée ! donc invivable entre les décollages et les atterrissages permanents. Qu'en est-il de la santé des habitants, qui s'en préoccupe? les nuisances sonores ne doivent pas être les seules à être prises en compte, loin s'en faut ! sans parler des coûts déconnectés de la réalité. Qui paie la

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			différence entre les coûts réels des vols et ceux annoncés par ces compagnies ??? l'autre jour, le directeur de l'aéroport de Paris, lors d'un entretien télévisuel signalait que beaucoup de travaux étaient à l'étude, et qu'en 2050, les avions seraient beaucoup plus silencieux ... nous nous en réjouissons donc par avance, et souhaitons-nous juste encore un peu de patience ...
28/06/2021	20:44	Aéroport Nantes - Vols de nuit, nuisances sonores	Nous réclamons immédiatement l'arrêt des travaux d'agrandissement de l'aéroport, réalisés en grande partie pour l'extension exponentielle des low-cost sur Nantes. Les communes survolées ont déjà constaté un accroissement réel avant le confinement...A la reprise, attendons nous au survol de la ville en permanence, puisque les vols seront interdits la nuit ... le problème sera donc déplacé en journée ! donc invivable entre les décollages et les atterrissages permanents. Qu'en est-il de la santé des habitants, qui s'en préoccupe? les nuisances sonores ne doivent pas être les seules à être prises en compte, loin s'en faut ! sans parler des coûts déconnectés de la réalité. Qui paie la différence entre les coûts réels des vols et ceux annoncés par ces compagnies ??? l'autre jour, le directeur de l'aéroport de Paris, lors d'un entretien télévisuel signalait que beaucoup de travaux étaient à l'étude, et qu'en 2050, les avions seraient beaucoup plus silencieux ... nous nous en réjouissons donc par avance, et souhaitons-nous juste encore un peu de patience ...
28/06/2021	20:53	Non au nouveau couloir aérien	Non au couloir aérien qui va survoler des zones de population très denses.
28/06/2021	20:57	Refus du nouveau couloir aérien sur Nantes	Refus du nouveau couloir aérien sur notre ville de Nantes.
28/06/2021	20:58	Refus du nouveau couloir aérien sur Nantes	Refus du nouveau couloir aérien sur notre ville de Nantes.
28/06/2021	21:16	Merci pour le BRUIT	Les Sorinières le 28 06 2021 Bonjour, J'habite les Sorinières depuis ma naissance du 22 10 1950. Depuis quelques années cela devient insupportable pour les nuisances engendrées par les décollages nord. Merci de nous réveiller tous les jours à 6 h du matin. Merci de nous arroser de 70db à 80db à de nombreuses reprises dans la journée. Merci de ne pas respecter la démocratie. Et vous voulez multiplier ses nuisances présentes dans vos projets????? Non Non Non Non..... à l'aménagement de Nantes Atlantique. Bonne réception de ce message.
28/06/2021	21:30	projet de PPBE	Nous sommes en zone D, mais non éligibles à ce jour à une indemnisation au PGS2020 à trois maisons près. Nous habitons le quartier de la Trocardière à Rezé. Nous sommes donc impactés par les décollages par le Nord et notamment dans la zone du virage des avions. Depuis la reprise des vols après le confinement, nous sommes surpris de voir et surtout de bien entendre des avions qui passent au dessus de la maison (comme l'avion Nantes-Ajaccio V72602 de la compagnie Volotea du 21 juin à 20h05, ou l'avion Nantes-Kos TB5315 du 26 juin à 17h31). Or il n'y a que deux radars qui enregistrent, l'un à Bouguenais (donc avant le virage) et l'autre dans le cimetière de la Classerie à Rezé (donc après le virage) ; est-ce-que ces variations d'altitude et d'angle de virage

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			sont bien enregistrées ? En effet nous avons l'impression que les axes de décollages et donc l'impact au niveau du bruit mais aussi au niveau des particules fines et ultrafines sont très variables et aléatoires. Je veux bien comprendre que les éléments météorologiques peuvent modifier les axes et l'altitude de décollages, comme me l'avait précisé un ingénieur de la DGAC lors d'une réunion de concertation du projet de réaménagement de Nantes Atlantique, mais j'ai aussi l'impression que l'axe et l'altitude de décollage sont différents en fonction des pilotes et des compagnies. Pour exemple, le dimanche 30 mai, deux avions décollent à 5 minutes d'intervalle pour la même direction Lyon : le premier avion Easy Jet EJ058DU fait beaucoup de bruit car il est bas et prend son virage plus large et donc passe au niveau de la maison, alors que l'avion HOP AFR13HX fait nettement moins de bruit car plus haut avec un virage moins large. L'absence de vols durant la nuit est une obligation mais comment expliquer vous les intervalles minuit-6H et pas 22h-7h ? Pour la santé et le bon développement de nos enfants, vous semble-t-il normal que la durée d'un sommeil non interrompu par le va et vient des avions soit limitée à 6 heures et non à 10 heures ? Ces mêmes enfants qui durant toute la journée sont déjà soumis à la pollution sonore et des particules lors de leur cursus scolaires (nombreux sont les établissements scolaires dans le PEB) ou leurs activités extra-scolaires ? Quand nous avons acheté notre maison fin 2012, le projet NDDL était acté. Entre temps, l'Etat en a décidé autrement au détriment du référendum et des nombreux recours judiciaires. L'Etat a décidé de garder Nantes Atlantique, malgré la population importante survolée soumise aux nuisances du bruit et de la pollution. Doit-on alors accepter la course folle de l'augmentation des mouvements aériens ? Si la région veut un GRAND aéroport de l'Ouest, la question du transfert doit absolument se reposer, sinon c'est accepter de sacrifier toute une population ; or la fonction même de l'Etat n'est elle pas avant tout de protéger ses administrés ?
28/06/2021	22:03	contribution PPBE aéroport Nantes-Atlantique	Un PPBE est , par définition , un outil de PREVENTION . Plusieurs alternatives étaient inscrites au bilan de la concertation de 2019. L'étude de ces alternatives a permis de mettre en évidence les conséquences graduées sur l'impact sanitaire , environnemental, social et économique . Le choix fait le 28 octobre 2019 conduirait à établir une situation singulière et irrecevable au vu des conséquences sanitaires . En effet ,l'orientation de la piste Nord-Sud impactera un large territoire urbanisé ; plus de 70 000 personnes seraient impactées par des nuisances sonores supérieures au seuil recommandé par l'OMS . Du fait de la mise en conformité des mesure d'approche , le réaxage des approches par le nord impactera le centre de Nantes . De nouvelles populations seront impactées . La cohérence d'une démarche conduit à respecter des procédures , à mener au préalable à toute décision , des mesures d'impact . La crise sanitaire liée au Covid nous apprend que les mesures préventives sont incontournables et protègent mieux que toute mesure palliative . Lors de la concertation , plusieurs alternatives de pistes étaient proposées . Le choix retenu de la piste Nord-Sud plonge un territoire très urbanisé dans une situation quasi inédite en France et inacceptable au vu des enjeux sanitaires et environnementaux. Je demande

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			la suspension de la décision du 28 octobre 2019 et le lancement de mesures d'impact approfondies , préalable indispensable avant la Déclaration d'Utilité Publique . Le PPBE proposé ne répond pas aux exigences de prévention dignes d'une grande nation .
28/06/2021	22:11	non catégorique au projet	non au bruit imposé par nos ' gouvernants' qui ne respectent même pas un référendum sur NDDL
28/06/2021	22:12	non catégorique au projet	non au bruit imposé par nos ' gouvernants' qui ne respectent même pas un référendum sur NDDL
29/06/2021	00:02	Non à l'augmentation du trafic aérien et aux nuisances sonores	J'habite Rezé depuis septembre 2018 et même à l'époque, alors que le projet de Notre-Dame-des-Landes était officiellement déjà abandonné, je ne pouvais me douter que ma maison, celle sur laquelle j'ai projeté avec mon conjoint tous nos rêves d'une vie meilleure, serait un jour survolée au point de ne plus pouvoir y habiter sereinement. A l'époque le projet d'agrandissement de l'aéroport faisait l'objet d'une nouvelle consultation dans laquelle étaient proposés plusieurs scénarios radicalement différents aux impacts donc très variables. Aujourd'hui nous apprenons que nous serons désormais directement concernés car nous nous situons dans le nouveau corridor, à une distance telle qu'il ne sera plus possible de parler, d'entendre quoi que ce soit d'autre, de dormir ou tout simplement d'avoir une activité autre que celle de subir chaque passage d'avion. Or, nous ne sommes pas , malgré tout cela, concernés par le droit de délaissement ni le droit d'aide à la revente. Cela est totalement incohérent voir totalement hypocrite de la part de l'état qui s'était engagé à aider les populations concernées. Pour autant, la vérité est que je ne souhaite absolument pas quitter mon nouveau lieu de vie. Pourquoi ? Parce que c'est le projet lui-même de l'aéroport qui est aberrant ! Il fait fi de la nécessaire baisse du trafic aérien pour attendre les objectifs environnementaux fixés par l'état pour lutter contre le réchauffement climatique et ne s'inquiète pas plus des impacts sur la santé des riverains. C'est pourquoi il faudrait selon moi : limiter le nombre maximum de vols autorisés afin qu'il ne dépasse pas le score de 2019, déjà bien au-deça des premiers objectifs fixés lors du projet de rénovation de l'aéroport. Pour cela il faudrait faire participer d'avantage les autres aéroports de la région comme Rennes et Angers. Interdire les vols entre 23h et 7h du matin pour suivre les recommandations de l'OMS sur les besoins de sommeil des riverains
29/06/2021	00:06	Avis défavorable	Les projections d'impact sur la population ne semblent pas sincères puisque les données sur lesquelles elles se basent ne sont pas actualisées (données 2019 pour les projections d'impact en 2025 : les aménagements prévus sur le territoire ne sont pas pris en compte, pas de projection sur les données démographiques dans le contexte d'une ville dynamique...). Les études d'impact ne sont pas complètes notamment concernant les impacts sur la Santé. Le PPBE ne prend pas en compte l'impact sonore de l'aménagement des dessertes dont, pour l'instant, les projets ne sont pas connus du public, La notion de zone calme, à préserver, n'est absolument pas prise en compte dans le document au motif que le sujet est complexe et que Nantes Métropole demande un délai supplémentaire pour les définir. Les zones touristiques, les zones à haute qualité environnementales (Lac de Grand Lieu par exemple), les structures hospitalières et psychiatriques et les zones d'enseignements ne sont-elles

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			pas a priori concernées ? Les aides à l'insonorisation, délaissement et aides à la revente ne sont pas acceptables : Ces mesures ne visent pas à protéger les 80 000 habitants concernés mais à les déplacer ou à les enfermer L'insonorisation revient à confiner la population Les aides à la revente et au délaissement sont soumises à des conditions drastiques et peu équitables. Le PPBE est sans ambition : Pas d'engagement financier clair et « exemplaire » comme l'annonçait l'Etat Il est rappelé en introduction du document que le choix arrêté par l'Etat portait exclusivement sur un objectif « d'apaisement des populations » Il repose sur un objectif contradictoire de diminution du bruit tout en augmentant le trafic (8,5% pour 2025 - p99 du PPBE) Les moyens de contrôle des nuisances sont inadaptés (maillage insuffisant du territoire par les stations de mesures, unités de mesures LdEN inadaptées) et les modalités sur la maîtrise de l'évolution du trafic aérien selon leur impacts sont trop permissifs. La réponse du collège n°1 au point 5 de l'avis relatif à la possibilité d'étendre la plage des vols de nuit à 7h (au lieu de 6h) est édifiante et témoigne de la difficulté de contrôler le trafic aérien en fonction des impacts constatés. : « extension de l'interdiction de programmation jusqu'à 7 heures, cela remettrait immédiatement en cause la présence des compagnies aériennes sur l'aéroport de Nantes, ce qui impacterait significativement les emplois locaux. » Le PPBE soumis à concertation est difficile à appréhender pour un non initié et n'est pas accompagné d'explications pédagogiques. La forme de la consultation ne permet pas l'échange et la compréhension des enjeux et des impacts des mesures proposées. Contrairement au codicille n°5 (repris de la réponse de l'état à l'avis n°7 émis par la CCE), il n'y a pas eu de communication renforcée à destination des riverains.
29/06/2021	00:13	Opposition à la nouvelle voie aérienne au-dessus de Nantes	Je m'oppose formellement à ce nouveau survol de Nantes. Le référendum avait décidé d'aller à NDDL ! C'est une honte pour le gouvernement de ne pas suivre la volonté de la population ! Vous mettez nos vies en danger !!!!
29/06/2021	00:58	Rejet du programme d'évolution du trafic de l'aéroport.	Habitants de REZÉ BASSE ÎLE nous rejetons farouchement le programme de développement de l'aéroport, demandons la diminution notoire du TRAFFIC aérien de nuit comme de jour (1ère source de pollution y compris sonore). Nous demandons aux politiques d'être clairvoyants et d'anticiper l'évolution des modes de circulation des individus et de leur fatale réduction. Nous ne pouvons accepter le principe d'évacuation d'un domicile que l'on a choisi et les aides à la revente ne peuvent être satisfaisantes. De même avant de prodiguer des aides pour la réduction des nuisances sonores, c'est justement le trafic, cause de ces nuisances qu'il faut endiguer. _ Nous demandons de réétudier le principe de pistes évitant le survol des habitations et le contournement des sites naturels tels le lac de Grandlieu. _
29/06/2021	08:25	Non à la sur exploitation de Nantes Atlantique	Je dis non au réaménagement de Nantes Atlantique. Je rejette le PPBE. L'augmentation des rotations et la modification des trajectoires est intolérable. De plus, le PPBE sous-dimensionne les impacts sur la santé des habitants. La partie indemnisation ne tient vraiment pas compte de la réalité et est beaucoup trop limitée. Je dis NON aux vols de nuit. Comment se reposer si nous sommes survolés pendant notre sommeil. A Trentemoult, le

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			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 fois de plus, nous, citoyens avons le sentiment d'être ni écouter, ni soutenu et que nos droits sont bafoués...
29/06/2021	09:06	Couloir d'accès Château Bougon	Il est impensable d'exposer la population nantaise du centre ville, l'hôpital de la ville à une pollution sonore de jour comme de nuit voire des risques autres que sonores, tout cela parce que l'état n'a pas tenu compte du référendum sur le déplacement de l'aéroport à Notre Dame des landes
29/06/2021	10:57	plan de prévention du bruit insuffisant	Les projections d'impact sur la population ne semblent pas sincères puisque les données sur lesquelles elles se basent ne sont pas actualisées (données 2019 pour les projections d'impact en 2025 : les aménagements prévus sur le territoire ne sont pas pris en compte, pas de projection sur les données démographiques dans le contexte d'une ville dynamique...). Les études d'impact ne sont pas complètes notamment concernant les impacts sur la Santé. Le PPBE ne prend pas en compte l'impact sonore de l'aménagement des dessertes dont, pour l'instant, les projets ne sont pas connus du public, La notion de zone calme, à préserver, n'est absolument pas prise en compte dans le document au motif que le sujet est complexe et que Nantes Métropole demande un délai supplémentaire pour les définir. Les zones touristiques, les zones à haute qualité environnementales (Lac de Grand Lieu par exemple), les structures hospitalières et psychiatriques et les zones d'enseignements ne sont-elles pas a priori concernées ? Les aides à l'insonorisation, délaissement et aides à la revente ne sont pas acceptables : Ces mesures ne visent pas à protéger les 80 000 habitants concernés mais à les déplacer ou à les enfermer L'insonorisation revient à confiner la population Les aides à la revente et au délaissement sont soumises à des conditions drastiques et peu équitables (je vous renvoie au recours porté par les élus et les associations sur les décrets parus en avril 2021). https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=rWXLhSIPJ6zBPMc_yV_svE5mAF7xk8w0bcRlyLtvD5c= https://actu.fr/pays-de-la-loire/saint-aignan-grandlieu_44150/aeroport-de-nantes-des-compensations-jugees-inequitables-et-trop-restrictives-pour-les-riverains_41202305.html Le PPBE est sans ambition : Pas d'engagement financier clair et « exemplaire » comme l'annonçait l'Etat Il est rappelé en introduction du document que le choix arrêté par l'Etat portait exclusivement sur un objectif « d'apaisement des populations » Il repose sur un objectif contradictoire de diminution du bruit tout en augmentant le trafic (8,5% pour 2025 - p99 du PPBE) Les moyens de contrôle des nuisances sont inadaptés (maillage insuffisant du territoire par les stations de mesures, unités de mesures LdEN inadaptées) et les modalités sur la maîtrise de l'évolution du trafic aérien selon leur impacts sont trop permissifs.
29/06/2021	10:58	PBBE	Les projections d'impact sur la population ne semblent pas sincères puisque les données sur lesquelles elles se basent ne sont pas actualisées (données 2019 pour les projections d'impact en 2025 : les aménagements prévus sur le territoire ne sont pas pris en compte, pas de projection sur les données démographiques dans le contexte

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			d'une ville dynamique...). Les études d'impact ne sont pas complètes notamment concernant les impacts sur la Santé. Le PPBE ne prend pas en compte l'impact sonore de l'aménagement des dessertes dont, pour l'instant, les projets ne sont pas connus du public, La notion de zone calme, à préserver, n'est absolument pas prise en compte dans le document au motif que le sujet est complexe et que Nantes Métropole demande un délai supplémentaire pour les définir. Les zones touristiques, les zones à haute qualité environnementales (Lac de Grand Lieu par exemple), les structures hospitalières et psychiatriques et les zones d'enseignements ne sont-elles pas a priori concernées ? Les aides à l'insonorisation, délaissement et aides à la revente ne sont pas acceptables : Ces mesures ne visent pas à protéger les 80 000 habitants concernés mais à les déplacer ou à les enfermer L'insonorisation revient à confiner la population Les aides à la revente et au délaissement sont soumises à des conditions drastiques et peu équitables (je vous renvoie au recours porté par les élus et les associations sur les décrets parus en avril 2021). https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=rWXLhSIPJ6zBPMc_yV_svE5mAF7xk8w0bcRlyLtvD5c= https://actu.fr/pays-de-la-loire/saint-aignan-grandlieu_44150/aeroport-de-nantes-des-compensations-jugees-inequitables-et-trop-restrictives-pour-les-riverains_41202305.html Le PPBE est sans ambition : Pas d'engagement financier clair et « exemplaire » comme l'annonçait l'Etat Il est rappelé en introduction du document que le choix arrêté par l'Etat portait exclusivement sur un objectif « d'apaisement des populations » Il repose sur un objectif contradictoire de diminution du bruit tout en augmentant le trafic (8,5% pour 2025 - p99 du PPBE) Les moyens de contrôle des nuisances sont inadaptés (maillage insuffisant du territoire par les stations de mesures, unités de mesures LdEN inadaptées) et les modalités sur la maîtrise de l'évolution du trafic aérien selon leur impacts sont trop permissifs.
29/06/2021	11:57	Avis Mairie de La Chevrolière	« Les codicilles présentés dans cette consultation sont-ils les seuls amendements que l'Etat intégrera dans le futur PPBE? Si c'est le cas, il manque un bon nombre de propositions d'amendements formulées lors de l'avis de la CCE. Notamment, l'indemnisation des riverains proches, que ce soit pour l'insonorisation qui n'est toujours pas à 100%, amenant certains propriétaires à renoncer à une partie des travaux, ou pour l'aide à la revente ou encore pour le droit de délaissement. Les restrictions au niveau des dates butoirs ne reflètent ni la réalité de la croissance du trafic dans le temps, ni les dates clés du projet de transfert vieux de 60 ans. D'une manière générale, tous les amendements et préconisations qui ont été proposés l'ont été dans un esprit de consensus et avec courage quand on considère la colère des populations survolées qui ne comprennent toujours pas la décision du 17 janvier 2018. Leur contractualisation dans le projet de PPBE serait une réponse digne de la République et à la hauteur des enjeux. Pour rappel, il avait été demandé de supprimer les actions de plus de 10 ans dans ce document. Elles n'apportent effectivement rien à la situation actuelle, d'autant plus qu'une de ces

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			actions permettant d'éviter le survol de La Chevrolière a été annihilée par une décision unilatérale de 2013 et a remis le centre bourg sous les trajectoires. »
29/06/2021	12:15	NON AU REAMENAGEMENT DE L'AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE - NON AU PPBE	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... 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 d'en voir l'absurdité, il faut en tirer des leçons.
29/06/2021	13:00	Contribution de FNE Pays de la Loire	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. Il était grand temps de rattraper le retard pris en terme de protection des riverains contre les nuisances sonores de cette plateforme aéroportuaire. FNE Pays de la Loire espère que ces premières mesures montreront un résultat positif dans leur évaluation et souhaite que le PPBE qui va être mis en place viendra les renforcer. Notre association siège au sein de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de Nantes-Atlantique et a exprimé un avis défavorable au projet de PPBE lors de la réunion du 26 février 2021, suite à laquelle l'État a répondu à quelques-unes des observations alors émises. FNE Pays de la Loire est satisfaite de voir que l'État se soit engagé à réaliser un bilan intermédiaire exhaustif de l'état d'avancement des actions incluses dans le PPBE en 2022. Mais au-delà d'un état des lieux, c'est bien la possibilité de modifier le PPBE qui est demandée et ce afin de ne pas attendre la fin de celui-ci pour travailler à son amélioration. Nous n'avons que trop perdu de temps ces dernières années en terme de protection des riverains. Concernant la demande de la CCE sur les appareils auxiliaires de puissance (APU) et les groupes électrogènes, il est indiqué à la page 59 du document mis en consultation ceci : « Les groupes

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			auxiliaires de puissance (APU) qui ne peuvent être mis en fonctionnement sur les aires de trafic plus de 60 minutes avant l'heure de départ de l'aéronef et plus de 20 minutes après l'arrivée de l'aéronef » - arrêté ministériel de 2006. FNE Pays de la Loire demande que soit listé et localisé l'ensemble de ces matériels et à ce qu'un calendrier d'élimination des groupes diesels mobiles électrogènes soit annoncé. Une alimentation des postes de stationnement les plus fréquentés par un réseau enfoui 400Hz est à planifier. FNE Pays de la Loire soutient la demande de la CCE visant à une restriction d'exploitation supplémentaire sur la tranche 6h-7h afin de limiter le bruit sur cette tranche horaire. Il est important que cette restriction soit déjà inscrite dans les chantiers à mener et qui permettront de proposer dans 5 ans un second PPBE de qualité encore supérieur. FNE Pays de la Loire demande aussi à ce que soit défini un calendrier de suppression de l'aéroclub, avec comme première étape l'interdiction des tours de piste, si possible dès le printemps 2022. Enfin, outre le fait que nous soutenons les propositions d'amendement faites en séance du 26 février 2021 de la CCE, FNE Pays de la Loire ne peut que s'étonner que les nombreuses demandes de voir l'approche satellitaire mise en place, ce qui permettrait d'améliorer les phases de décollage et de d'atterrissage des aéronefs, soit une nouvelle fois mise de côté. Notre fédération régionale demande à ce que les préconisations n°2 et n°3 (« mise en place d'approches satellitaires de précision, notamment pour l'approche Nord » et « modification des trajectoires de décollages face au Nord afin de diminuer les nuisances pour les communes de Rezé, Bouguenais et Pont Saint Martin ») soient intégrées dans ce projet de PPBE et donc enfin travaillées par les services de l'État. Vous retrouverez ici les propositions maintes fois exprimées par divers acteurs travaillant sur le sujet, notamment l'association Atelier Citoyen : 1/ Augmentation des pentes d'approche : - la DGAC propose 3°5 pour la 21 axée, pourquoi ne pas le faire également sur la 03 (en profitant du nouveau réglage du glide fait lors du décalage du seuil de 03) 3°5 au lieu de 3° fait passer le gain sur Saint Aignan de 20m à 55m d'altitude....) - pour la 21 à 13°, aller à 4° comme à Marseille. Le gain d'altitude sur le centre-ville de Nantes est de l'ordre de 130m. L'exemple de la 27 London City montre clairement qu'en Europe des dérogations environnementales sont possibles même en l'absence d'obstacles physiques. 2/ Pour les procédures décollages : - imposer la procédure de réduction de bruit NADP1 - revoir les trajectoires de décollage 03, afin de mettre en place des points de giration optimisés, cela devrait éliminer les virages précoces à 400 pieds qui assourdissent certains riverains. 3/ Définir un calendrier pour la mise en place des procédures d'atterrissage satellitaires de précision sur la 21 (PBN LPV). 4/ Inciter par une tarification plus fine les appareils les moins bruyants, et équipés de façon performante LNAS ou SBAS cat 1. Enfin, notre fédération régionale demande à ce que l'outil MAESTRO soit plus intelligible notamment avec le développement de fonctions statistiques et la possibilité d'enregistrer et de publier les événements bruits NA62 et NA65. Conclusion : Ce projet de PPBE qui nous est soumis dans le cadre de cette consultation est largement améliorable et nous espérons que nos préconisations puissent alimenter la version définitive de celui-ci.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	13:15	réaction d'un simple citoyen	{« Le bruit est ressenti individuellement de la même façon que l'on soit dans une zone densément peuplée ou que l'on soit isolé à la campagne. Souhaiter déplacer la zone de bruit vers d'autres lieux pour son confort personnel peut donc apparaître comme un acte d'égoïsme. Mais quand les études démontrent que le bruit est facteur de stress, dégrade la santé et est donc mortifère, il appartient à l'état de prendre des mesures de réduction du risque. La réduction du risque (et non du bruit) peut-être vue de plusieurs façons. -soit en réduisant le nombre des populations impactées. -soit supprimer le bruit ou le ramener à un niveau acceptable, ce qui ne peut être fait efficacement qu'en agissant directement sur la source (isoler les habitations, cela peut paraître être une bonne solution, à condition de rester 'confiné' avec porte et fenêtre fermées). La première solution peut consister à éloigner les populations de la source, mais alors il ne faut pas lésiner sur les périmètres et les moyens financiers pour l'aide à la revente et le droit de délaissement. Ou alors éloigner la source des zones de population denses. Mais cette possibilité a été mise à mal par des gens bien-pensant qui avec l'apparence de l'écologie ou du souci des deniers de l'état ont opposé le coût du transfert à NDDL au réaménagement de Nantes-Atlantique. La santé a été occultée de leur discours (ils ont dû mal interpréter le sens de 'la santé n'a pas de prix'). Mais plus grave que cette opposition, ce sont les manquements successifs de l'état qui s'est dérobé à son rôle fédérateur et protecteur. En ne présentant pas de manière suffisamment explicite les enjeux liés au transfert. En demandant aux habitants de Loire Atlantique de décider à sa place qui d'entre eux allaient être sacrifiés, pensant ainsi se débarrasser d'un problème gênant et s'en laver les mains. En cédant à une poignée de personnes violentes, plus motivées à en découdre avec les forces de l'ordre qu'à protéger la nature (mais eux ils savaient communiquer, entre eux d'abord et de plus internationalement, et vers le grand public avec la complicité des journalistes complaisants) et de plus, manque de réserve, en allant trinquer avec eux pour mieux sacrer leur pseudo victoire. Contrairement à ce que certains pourraient penser, le projet n'a pas été abandonné pour des raisons écologiques. Il suffit pour s'en convaincre de regarder la vidéo toujours en ligne ('vimeo.com/434634682') où Dominique Bourg vice-président de la fondation Hulot et Gerard Feldzer membre de la médiation post 'référendum' s'expriment. A propos de cette médiation il ne faudrait pas non plus oublier ce qui est écrit page 11 dans son rapport : ' Au-delà, fonder une décision engageant l'avenir plus lointain sur les tendances actuelles relèverait du pari aveugle. Mais à l'inverse, interdire par avance à nos successeurs l'usage de solutions qui pourraient s'avérer utiles dans vingt ou trente ans ne serait guère plus pertinent. C'est pourquoi, dans l'hypothèse où le choix gouvernemental conduirait à un réaménagement de Nantes-Atlantique répondant aux besoins de mobilité de court et moyen terme, la mission préconise dans le rapport joint de garder la maîtrise foncière des terrains acquis sur le site de Notre-Dame-des-Landes : la liberté de choix laissée à nos successeurs rejoindrait ici la bonne gestion du terroir agricole à court terme. ' Il ne manquerait plus que l'état passe outre cette recommandation et que des décisions, notamment sur l'urbanisme du secteur, rendent cette porte de sortie impossible à l'avenir! La

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			deuxième manière est de supprimer ou de réduire le bruit à la source. -Des avions silencieux? Je n'y crois pas. Je me trompe peut-être, mais je ne pense pas que l'on pourra faire décoller un avion de 80 tonnes avec des moteurs électriques, donc à hélices, et ensuite voler à 800km/h en croisière. L'utilisation de nouveaux carburants bio ou l'hydrogène avec le principe de la réaction, permettra tout au plus de limiter la pollution mais n'atténuera pas le bruit dû aux vibrations de la structure et celles dues à la compression et à la détente de l'air pour créer la poussée. -Supprimer les avions? Oui, il y en a qui osent cette hypothèse mais des grands voyageurs nous ont fait connaître les merveilles du monde (Nicolas Hulot ou Yann Arthus-Bertrand pour n'en citer que deux) et ont donné l'envie à de nombreuses personnes de les découvrir par elles-mêmes. -Le train et le bateau? Même pour des trajets courts je ne suis pas sûr qu'ils soient plus écologiques et les personnes qui habitent près des lignes à grande vitesse sont aussi impactées par le bruit mais à une fréquence moindre que ceux qui habitent près d'un aéroport. Je pense d'ailleurs, là aussi peut-être à tort, que lorsque l'on achète quelque chose, hormis les objets de luxe et de spéculation, on paie le prix de de l'énergie qu'il a fallu pour l'élaborer (extraire la matière première, nourrir les employés, les chauffer, les transporter ...). C'est donc vrai aussi pour les billets de transport. Quand on compare le prix d'un billet de train Nantes Paris avec celui d'un avion low cost la différence est minime et, au regard de la dette de la SNCF, est peut-être nulle ou en faveur de l'avion . C'est-à-dire que tant qu'il y aura besoin d'énergie fossile pour produire de l'électricité, le train participe autant à la pollution que les autres modes de transport, car enfin, si toutes les voitures et même les avions étaient électriques, il faudrait bien les recharger. - Reste donc, si on ne veut pas déplacer la source, à réduire le bruit qu'elle produit. Les avions ont déjà fait des progrès notamment avec le réacteur double flux pour le bruit ou les améliorations aérodynamiques sur les consommations pour la pollution. On peut espérer que d'autres améliorations seront découvertes dans le futur, mais cela prendra du temps et du financement. En attendant, toutes les solutions pour diminuer l'impact du bruit dans l'environnement doivent être mises en œuvre. C'est le rôle protecteur de l'état qui est en jeu. Celles proposées par la CCE lors de l'avis sur le PPBE sont le minimum à mettre en œuvre. Les procédures de moindre bruit, les groupes électrogènes, les APU, le guidage satellitaire pour maîtriser au mieux les trajectoires...Mais on peut en rajouter, comme par exemple limiter l'utilisation des réverses à la stricte sécurité et non pour prendre le premier taxiway. J'habite à 3 km de la piste et j'ai parfois l'impression qu'il y a eu une catastrophe sur la piste tant le bruit est impressionnant, particulièrement la nuit. J'imagine ce que cela doit être pour les riverains proches. Mais comme je pense que le temps béni où le bruit des avions sera négligeable ou que les gens auront renoncé à voyager vers des horizons lointains (sans doute par la contrainte) n'est pas pour demain, il est grand temps de se remettre au travail pour enfin se décider à déplacer la source et réduire ou supprimer le risque sanitaire . Cordialement, }

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	13:55	Réponse de l'UFEX à la consultation du public sur le PPBE de NTE	Madame, Monsieur, L'Union Française de l'Express (UFEX) vous présente sa réponse à la consultation du public sur le PPBE de Nantes-Atlantique pour les années 2020 à 2024: [->https://www.cjoint.com/c/KFDIFrUi8kb] Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ces éléments de réponse. Bien cordialement <i>Contenu du lien :</i> Réponse de l'Union Française de l'Express (UFEX) à la Consultation du public sur le Plan de Prévention du bruit dans l'Environnement sur l'aérodrome de Nantes-Atlantique (NTE) pour les années 2020 à 2024 <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 PPBE.</i> <i>La participation de l'UFEX à la consultation vise à :</i> - Démontrer sa volonté de s'inscrire dans une démarche de collaboration avec les pouvoirs publics pour la mise en oeuvre de solutions à la fois mesurées et efficaces quant à la limitation des 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 le manque d'évaluation 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>Préambule</i> <i>La page 59 du projet de PPBE présente une coquille : il est fait référence à l'interdiction de décollage et d'atterrissage des aéronefs de chapitre 3 de marge cumulée inférieure à 8 EPNdB entre 22h30 et 06h en lieu et place de la tranche horaire 22h30-23h00, telle que définie dans l'Arrêté du 03 décembre 2018.</i> <i>I. Non-respect du principe de l'étude d'approche équilibrée</i> <i>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.</i> <i>Or, d'une part, le résumé non-technique 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</i>

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			<i>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)</i> <i>D'autre part, en envisageant les restrictions opérationnelles 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 couvre-feu interdisant la programmation des vols entre minuit et 6h ». (page 2 du résumé non-technique), le projet de PPBE paraît être en contradiction avec le principe du règlement précité qui prévoit une évaluation pilier par pilier d'un ensemble de mesures.</i> <i>II. Une évaluation incomplète des nuisances sonores</i> <i>Le résumé non-technique présente les résultats de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée menée en 2019 sur la plateforme de NTE et envisage le « durcissement des restrictions en vigueur dans l'arrêté du 24 avril 2006 » (page 8)</i> <i>Or, si le PPBE pour les années 2020 à 2024 indique bien les mesures prises dans le cadre du précédent PPBE, il ne montre pas la contribution des restrictions opérationnelles mises en place en 2006 puis en 2018 sur la réduction des répercussions des nuisances sonores. Avant de pouvoir se prononcer sur le durcissement des restrictions opérationnelles déjà en vigueur, il nous semble indispensable que cette contribution soit clairement évaluée et démontrée.</i> <i>Par ailleurs, le projet de PPBE 2020-2024 montre que la période de référence retenue pour cette étude d'approche équilibrée 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 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.</i> <i>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 ». IATA pense qu'il est notamment probable que d'ici la reprise, une évolution significative aura eu lieu au niveau de la flotte exploitée.</i> <i>III. Risque inhérent au projet d'extension de limitation des restrictions opérationnelles pour l'activité économique de la Région</i>

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			<i>Une extension des limitations des restrictions opérationnelles risque de mettre à mal le tissu économique et social de la Région basé sur une forte mobilité aérienne, telle que décrite dans le projet PPBE 2020-2024 : « La présence de grandes entreprises à rayonnement national et international, mais également celle d'entreprises innovantes de plus petite taille, fait du Grand Ouest et particulièrement des Pays de la Loire, un territoire dont l'économie est ouverte sur le monde. La mobilité aérienne est donc essentielle à la fois pour relier entre eux les pôles d'une même entreprise, pour commercer, mettre en relation les réseaux de recherche et d'innovation, attirer les talents et contribuer à la continuité des chaînes logistiques qui approvisionnent les sites industriels. »</i> <i>L'UFEX tient à rappeler que l'activité du transport express telle que définie en Annexe 1 est parfaitement inscrite dans ce contexte local et que des restrictions opérationnelles supplémentaires présentent un risque pour la flexibilité et la compétitivité de ses opérateurs sur la plateforme de Nantes-Atlantique, risque partagé avec leurs sous-traitants et avec leurs partenaires.</i> <i>Annexe 1 : A propos de l'UFEX et de l'industrie du transport express</i> <i>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.</i> <i>Qu'est-ce que l'express ?</i> <i>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.</i> <i>Infographie : Les principales étapes d'une livraison express internationale typique</i> <i>Quelles sont les principales caractéristiques transport express ?</i> <i>- 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.</i> <i>- L'express participe de façon décisive à la compétitivité des 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.</i> <i>Pourquoi les vols de nuit sont nécessaires pour notre secteur ?</i>

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			<i>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.</i> <i>L'industrie du transport express en chiffres*</i> - <i>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.</i> - <i>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.</i> - <i>La typologie des entreprises utilisant des services de livraison express.</i> <i>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.</i> <i>Source : Oxford Economics, Impact of the Express Industry on the EU Economy, 2020. L'étude complete est téléchargeable ici.</i>
29/06/2021	15:16	La contribution du CESER des Pays de la Loire sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement	Le CESER regrette le retard pris dans l'élaboration du PPBE avec pour conséquence son adoption définitive prévue à la fin 2021, soit pratiquement à la mi-vie initialement prévue du plan. La pandémie a pu entraîner du retard, mais n'explique cependant pas tout, à l'heure d'internet et du développement des échanges à distance. Le CESER regrette également le délai avant que les travaux ne puissent commencer, à savoir début 2022 au plus tôt après que le nouveau concessionnaire aura été désigné, soit quatre ans après l'officialisation de l'abandon du projet de transfert vers Notre Dame des Landes. Le CESER regrette fortement que le PPBE ne se fixe pas comme objectif la diminution des nuisances sonores pour tous les riverains. Le CESER souligne que le point de départ choisi pour mesurer les conséquences du PPBE, a été fixé en 2019 ce qui donne une situation initiale dégradée

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			pour les riverains. De manière générale, le CESER considère que l'Etat doit assumer pleinement sa décision d'abandon du transfert de Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes, ainsi que l'indécision qui a duré pendant plusieurs années, laissant les acteurs, entreprises, associations et habitants dans une situation provisoire mais durable, dont les conséquences se voient aujourd'hui. Pour rappel, le Premier Ministre avait annoncé en 2018 des « compensations exemplaires » pour les communes et les riverains de l'aéroport. Enfin, le PPBE devra être révisé à mi-vie, pour tenir compte de l'évolution de la situation post-covid, celle-ci étant difficile à déterminer à l'heure où le plan est écrit. Le CESER apporte les commentaires suivants aux actions prévues dans le PPBE : Les actions pour réduire le bruit à la source - L'engagement volontaire des compagnies aériennes: Le CESER appuie ces mesures qui cependant auront une portée limitée. Il soutient la demande de la commission consultative de l'environnement d'une action visant à limiter l'usage des appareils auxiliaires de puissance (APU) et des groupes électrogènes, en particulier via l'installation par l'aéroport de bornes électriques. - La mise en place d'une politique commerciale vertueuse: Le CESER accueille positivement cette action qui est déjà mise en place partiellement via une modulation sur la redevance d'atterrissage selon les groupes acoustiques des avions. Le tarif devra prendre en compte les frais induits par la gestion de l'aéroport. Le CESER avait dans sa contribution de 2019 plaidé pour une réflexion sur le modèle de développement de Nantes Atlantique à moyen et long terme, notamment en étudiant les possibilités de report de certains trafics plus particulièrement sur l'aéroport de Rennes, et en réservant à terme l'accès à l'aéroport aux avions les moins bruyants. Le report sur l'aéroport de Rennes du trafic passagers ne semble pas d'actualité à ce jour. Le CESER souligne que la réduction des nuisances sonores passe aussi par le progrès technologique qui permet d'améliorer les performances des avions, en matière de bruit comme d'émission de polluants. 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. Les mesures d'indemnisations et de soutien des riverains et des collectivités - L'indemnisation de droit commun: Le CESER souhaite que l'Etat introduise une modulation de la TNSA selon les performances acoustiques des aéronefs et pas uniquement leur masse. Par ailleurs, certains acteurs économiques soulignent le risque d'une nouvelle hausse éventuelle de la TNSA qui impacterait la compétitivité de Nantes Atlantique. Pour d'autres acteurs, le trafic est principalement lié au dynamisme et aux besoins spécifiques du territoire de l'aéroport. Le CESER souligne les conséquences de la crise sanitaire et économique sur la TNSA, et donc sur la capacité de pouvoir soutenir les travaux d'isolation des logements. La TNSA n'était pas suffisante avant la crise sanitaire pour pouvoir financer dans un temps raisonnable l'ensemble des besoins d'isolation phonique des logements. Elle le sera encore moins dans le contexte économique actuel. Par ailleurs, le CESER

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			souhaite que d'autres établissements scolaires puissent être insonorisés si nécessaire. - Le soutien complémentaire de l'Etat spécifique à Nantes Atlantique pour l'aide à l'insonorisation des logements et des équipements: Dans sa contribution à la consultation publique de 2019, le CESER a considéré que le niveau de ressources ne devrait pas être considéré comme un critère discriminant et que tous les habitants devraient être indemnisés à hauteur de 100 % des travaux nécessaires pour minimiser le préjudice subi. L'aide complémentaire de l'Etat est indispensable et devra si besoin être réajustée, tenant compte des conséquences à court-moyen terme de la crise covid. Comme un certain nombre d'élus et de riverains, le CESER considère que le montant total prévu (6M€) en complément de la TNSA risque fortement d'être insuffisant par rapport aux travaux qui devraient être réalisés. Or la lutte contre les nuisances sonores est un impératif sanitaire. Le traitement rapide des dossiers d'indemnisations doit être recherché. Le CESER sera attentif au nombre de logements qui pourront effectivement bénéficier des aides à l'insonorisation. Au 31 décembre 2019, 21 % des logements éligibles avaient été insonorisés. La publication de l'évolution annuelle de ce chiffre est indispensable. - Le droit de délaissement et l'aide à la revente: Il est prévu pour l'aide à la revente une moyenne de 3 000 à 6 000 €par logement. Le CESER s'interroge sur le caractère suffisant du montant prévu. Soit la revente ne concernera dans les faits qu'une part (très) minoritaire des logements éligibles, soit le montant prévu pour le dispositif minore largement la moins-value qui sera réalisée sur les logements vendus par rapport à des logements équivalents situés ailleurs dans l'agglomération nantaise. La hausse des prix de l'immobilier sur l'agglomération nantaise augmente la moins-value subie par les riverains de l'aéroport. - La relocalisation d'équipements publics: Le CESER souhaite que l'Etat apporte son soutien à ces projets, au-delà de la phase d'études. Les établissements concernés ont fait l'objet de mesures d'insonorisation, qui permettent à titre provisoire de limiter les nuisances. Il serait souhaitable qu'à l'avenir, l'option de relocalisation des équipements publics soit étudiée rapidement pour éviter d'engager des travaux d'insonorisation qui in fine se révéleront insuffisants. Il faut donc une vision exhaustive des établissements concernés. - La révision du plan d'exposition au bruit de Nantes: Le CESER rappelle l'urgence de définition de ce plan, alors que le sud de l'agglomération nantaise fait l'objet de nombreux projets d'aménagements (CHU, projet Pirmil les Isles...). Lors de la consultation de 2019, la finalisation du PEB était attendue pour 2021, et non 2023 comme annoncé actuellement. Le plan d'exposition au bruit devra couvrir une zone beaucoup plus large qu'actuellement. - Commentaires généraux sur les mesures de soutien : des dispositifs restrictifs, et un soutien nécessaire pour le montage des dossiers: Les dispositifs de soutien aux riverains mis en place par l'Etat ont certes le mérite d'exister, mais ils se révèlent restrictifs. En particulier, le CESER avait dans sa contribution de 2019 estimé que l'Etat doit ouvrir largement le droit de délaissement et l'aide à la revente pour les riverains concernés. De manière générale, les dispositifs doivent concerner l'ensemble des logements acquis avant l'officialisation du transfert de Nantes Atlantique. En effet, lorsque les riverains ont acquis leur habitation,

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			même avant la relance du projet de transfert de Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes, le trafic était très inférieur à celui de 2019. Il y a donc un préjudice manifeste pour ces habitants de longue date des environs de l'aéroport. Le CESER souhaite également qu'une souplesse puisse être accordée dans l'application des droits à la revente, au délaissement et à l'aide aux travaux d'isolation. Alors que le droit de délaissement peut être exercé jusqu'en 2026, le droit à la revente ne le sera que jusqu'en 2024. Enfin, l'accompagnement pour les travaux d'isolation pourrait se faire en favorisant un couplage de ces travaux avec la rénovation énergétique, comme il est prévu de le faire à Orly et Toulouse dans le plan national santé environnement. Par ailleurs, les mesures annoncées ne tiennent pas compte des préjudices financiers subis pas les professionnels (commerçants, artisans) en place à proximité de l'aéroport. Il s'avère que non seulement, le maintien et le développement du trafic aérien peut porter préjudice à leur activité courante, mais surtout que la valeur de leurs locaux professionnels est considérablement minorée. C'est pourquoi le CESER considère que des compensations financières, y compris pour l'isolation phonique, doivent en conséquence être étudiées au cas par cas, selon le préjudice financier subi. Au-delà du droit, le montage des dossiers d'indemnisation des habitants peut s'avérer rédhibitoire. Le CESER réitère donc sa demande d'accompagnement des habitants par les services de l'Etat pour établir les demandes d'aides, souvent très complexes dans leur élaboration. Au-delà des riverains, c'est l'ensemble des salariés travaillant sur le site qui est impacté par le bruit. Enfin le CESER souligne le risque de déclassement des quartiers riverains de l'aéroport, après que les propriétaires actuels auront fait valoir leur droit au délaissement. Il appartiendra donc aux collectivités, dans leur politique d'urbanisme, d'anticiper ce risque, en prévoyant la reconversion des espaces libérés par les logements délaissés, et le réaménagement des quartiers situés dans le périmètre du plan de gêne sonore. Les mesures relatives à l'accès des avions à l'aéroport. - L'allongement de 400 mètres vers le sud de la piste existante de NA: Le CESER ne se prononce pas sur l'opportunité de cette mesure, qui apporterait des améliorations à certains habitants mais des désagréments à d'autres et pourrait avoir des conséquences sur l'environnement et le PLUM de la métropole. L'investissement est important et nécessitera un amortissement sur le temps long. Le CESER s'interroge sur la capacité et l'acceptation du futur concessionnaire à le financer. Au moins à court terme, la crise sanitaire pourrait diminuer la rentabilité de l'aéroport. Alors que des informations sont parues dans la presse sur l'abandon éventuel de cette mesure, il souhaite qu'une décision ferme et définitive soit annoncée, pour que puissent être lancées les études d'impacts sur les habitants et l'environnement, ainsi que les procédures d'expropriations éventuellement nécessaires. Il faudra anticiper les recours éventuels. - Le relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan de Grand Lieu (décalage du seuil de piste 03): Toutes les mesures limitant le bruit à l'approche de l'aéroport sont bienvenues, cependant les acteurs de la société civile organisée qui composent le CESER n'ont pas les compétences pour juger de l'apport réel de cette mesure. - La modification des trajectoires d'approche pour les

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			atterrissages face au sud : La décision de la réorientation de l'accès des avions par le Nord à l'aéroport aurait des conséquences importantes en matière de redéfinition du plan d'exposition au bruit. Dans sa contribution de 2019, le CESER avait souhaité que d'autres systèmes que l'ILS, en particulier le système satellitaire, puissent être étudiés. En effet, celui-ci semblerait pouvoir permettre de concilier la sécurité et une moindre nuisance sonore en évitant la réorientation de l'accès. La modification envisagée des trajectoires de décollage face au sud pour éviter La Chevrolière Le CESER sera attentif au résultat des études sur la possibilité technique de cette modification. L'amélioration des conditions de vie des habitants de la Chevrolière est bienvenue, dans un contexte d'augmentation prévisible du trafic à moyen long terme. La réorientation des trajectoires de décollage ne devra pas conduire à impacter d'autres populations. Enfin, l'étude de l'évitement du survol de Bouaye pourrait aussi être réalisée. De manière générale, l'optimisation des trajectoires constitue un levier important pour diminuer les nuisances du transport aérien, comme le souligne l'ACNUSA dans son rapport annuel 2021. Il est également essentiel qu'elles soient respectées, à condition que la sécurité soit assurée. L'instauration d'un couvre-feu entre minuit et six heures : 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. Des études et des consultations à mener: Le CESER considère nécessaire de mener une analyse approfondie des conséquences sur l'environnement et les populations des actions réalisées dans le cadre du réaménagement de Nantes Atlantique. Il salue l'accent mis sur les

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			conséquences du bruit. L'évolution du trafic, l'amélioration de la desserte terrestre et notamment ferroviaire, pourront avoir des conséquences sur le bruit subi par les populations. Les conséquences sur la biodiversité devront être évaluées si l'allongement de la piste est confirmé ou si des terrains doivent être artificialisés pour l'extension de l'aérogare ou l'amélioration de la desserte terrestre notamment. Cette évaluation devra faciliter les prises de décisions sur les modifications à apporter éventuellement aux projets ou sur les mesures de compensation à adopter. Enfin, l'information des populations et des collectivités est une nécessité. Le CESER insiste également sur la nécessité d'associer à l'information descendante une véritable concertation tout au long du projet de réaménagement. Il en va de l'acceptabilité des opérations qui seront menées, permettant de limiter des recours éventuels et les retards de travaux qu'ils pourraient induire.
29/06/2021	15:17	La contribution du CESER des Pays de la Loire sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement	Le CESER regrette le retard pris dans l'élaboration du PPBE avec pour conséquence son adoption définitive prévue à la fin 2021, soit pratiquement à la mi-vie initialement prévue du plan. La pandémie a pu entraîner du retard, mais n'explique cependant pas tout, à l'heure d'internet et du développement des échanges à distance. Le CESER regrette également le délai avant que les travaux ne puissent commencer, à savoir début 2022 au plus tôt après que le nouveau concessionnaire aura été désigné, soit quatre ans après l'officialisation de l'abandon du projet de transfert vers Notre Dame des Landes. Le CESER regrette fortement que le PPBE ne se fixe pas comme objectif la diminution des nuisances sonores pour tous les riverains. Le CESER souligne que le point de départ choisi pour mesurer les conséquences du PPBE, a été fixé en 2019 ce qui donne une situation initiale dégradée pour les riverains. De manière générale, le CESER considère que l'Etat doit assumer pleinement sa décision d'abandon du transfert de Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes, ainsi que l'indécision qui a duré pendant plusieurs années, laissant les acteurs, entreprises, associations et habitants dans une situation provisoire mais durable, dont les conséquences se voient aujourd'hui. Pour rappel, le Premier Ministre avait annoncé en 2018 des « compensations exemplaires » pour les communes et les riverains de l'aéroport. Enfin, le PPBE devra être révisé à mi-vie, pour tenir compte de l'évolution de la situation post-covid, celle-ci étant difficile à déterminer à l'heure où le plan est écrit. Le CESER apporte les commentaires suivants aux actions prévues dans le PPBE : Les actions pour réduire le bruit à la source - L'engagement volontaire des compagnies aériennes: Le CESER appuie ces mesures qui cependant auront une portée limitée. Il soutient la demande de la commission consultative de l'environnement d'une action visant à limiter l'usage des appareils auxiliaires de puissance (APU) et des groupes électrogènes, en particulier via l'installation par l'aéroport de bornes électriques. - La mise en place d'une politique commerciale vertueuse: Le CESER accueille positivement cette action qui est déjà mise en place partiellement via une modulation sur la redevance d'atterrissage selon les groupes acoustiques des avions. Le tarif devra prendre en compte les frais induits par la gestion de l'aéroport. Le CESER avait dans sa contribution de 2019 plaidé pour une réflexion sur le modèle de développement de Nantes Atlantique à moyen et long terme,

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			notamment en étudiant les possibilités de report de certains trafics plus particulièrement sur l'aéroport de Rennes, et en réservant à terme l'accès à l'aéroport aux avions les moins bruyants. Le report sur l'aéroport de Rennes du trafic passagers ne semble pas d'actualité à ce jour. Le CESER souligne que la réduction des nuisances sonores passe aussi par le progrès technologique qui permet d'améliorer les performances des avions, en matière de bruit comme d'émission de polluants. 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. Les mesures d'indemnisations et de soutien des riverains et des collectivités - L'indemnisation de droit commun: Le CESER souhaite que l'Etat introduise une modulation de la TNSA selon les performances acoustiques des aéronefs et pas uniquement leur masse. Par ailleurs, certains acteurs économiques soulignent le risque d'une nouvelle hausse éventuelle de la TNSA qui impacterait la compétitivité de Nantes Atlantique. Pour d'autres acteurs, le trafic est principalement lié au dynamisme et aux besoins spécifiques du territoire de l'aéroport. Le CESER souligne les conséquences de la crise sanitaire et économique sur la TNSA, et donc sur la capacité de pouvoir soutenir les travaux d'isolation des logements. La TNSA n'était pas suffisante avant la crise sanitaire pour pouvoir financer dans un temps raisonnable l'ensemble des besoins d'isolation phonique des logements. Elle le sera encore moins dans le contexte économique actuel. Par ailleurs, le CESER souhaite que d'autres établissements scolaires puissent être insonorisés si nécessaire. - Le soutien complémentaire de l'Etat spécifique à Nantes Atlantique pour l'aide à l'insonorisation des logements et des équipements: Dans sa contribution à la consultation publique de 2019, le CESER a considéré que le niveau de ressources ne devrait pas être considéré comme un critère discriminant et que tous les habitants devraient être indemnisés à hauteur de 100 % des travaux nécessaires pour minimiser le préjudice subi. L'aide complémentaire de l'Etat est indispensable et devra si besoin être réajustée, tenant compte des conséquences à court-moyen terme de la crise covid. Comme un certain nombre d'élus et de riverains, le CESER considère que le montant total prévu (6M€) en complément de la TNSA risque fortement d'être insuffisant par rapport aux travaux qui devraient être réalisés. Or la lutte contre les nuisances sonores est un impératif sanitaire. Le traitement rapide des dossiers d'indemnisations doit être recherché. Le CESER sera attentif au nombre de logements qui pourront effectivement bénéficier des aides à l'insonorisation. Au 31 décembre 2019, 21 % des logements éligibles avaient été insonorisés. La publication de l'évolution annuelle de ce chiffre est indispensable. - Le droit de délaissement et l'aide à la revente: Il est prévu pour l'aide à la revente une moyenne de 3 000 à 6 000 € par logement. Le CESER s'interroge sur le caractère suffisant du montant prévu. Soit la revente ne concernera dans les faits qu'une part (très) minoritaire des logements éligibles, soit le montant prévu pour le dispositif minore largement la moins-

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			value qui sera réalisée sur les logements vendus par rapport à des logements équivalents situés ailleurs dans l'agglomération nantaise. La hausse des prix de l'immobilier sur l'agglomération nantaise augmente la moins-value subie par les riverains de l'aéroport. - La relocalisation d'équipements publics: Le CESER souhaite que l'Etat apporte son soutien à ces projets, au-delà de la phase d'études. Les établissements concernés ont fait l'objet de mesures d'insonorisation, qui permettent à titre provisoire de limiter les nuisances. Il serait souhaitable qu'à l'avenir, l'option de relocalisation des équipements publics soit étudiée rapidement pour éviter d'engager des travaux d'insonorisation qui in fine se révéleront insuffisants. Il faut donc une vision exhaustive des établissements concernés. - La révision du plan d'exposition au bruit de Nantes: Le CESER rappelle l'urgence de définition de ce plan, alors que le sud de l'agglomération nantaise fait l'objet de nombreux projets d'aménagements (CHU, projet Pirmil les Isles...). Lors de la consultation de 2019, la finalisation du PEB était attendue pour 2021, et non 2023 comme annoncé actuellement. Le plan d'exposition au bruit devra couvrir une zone beaucoup plus large qu'actuellement. - Commentaires généraux sur les mesures de soutien : des dispositifs restrictifs, et un soutien nécessaire pour le montage des dossiers: Les dispositifs de soutien aux riverains mis en place par l'Etat ont certes le mérite d'exister, mais ils se révèlent restrictifs. En particulier, le CESER avait dans sa contribution de 2019 estimé que l'Etat doit ouvrir largement le droit de délaissement et l'aide à la revente pour les riverains concernés. De manière générale, les dispositifs doivent concerner l'ensemble des logements acquis avant l'officialisation du transfert de Nantes Atlantique. En effet, lorsque les riverains ont acquis leur habitation, même avant la relance du projet de transfert de Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes, le trafic était très inférieur à celui de 2019. Il y a donc un préjudice manifeste pour ces habitants de longue date des environs de l'aéroport. Le CESER souhaite également qu'une souplesse puisse être accordée dans l'application des droits à la revente, au délaissement et à l'aide aux travaux d'isolation. Alors que le droit de délaissement peut être exercé jusqu'en 2026, le droit à la revente ne le sera que jusqu'en 2024. Enfin, l'accompagnement pour les travaux d'isolation pourrait se faire en favorisant un couplage de ces travaux avec la rénovation énergétique, comme il est prévu de le faire à Orly et Toulouse dans le plan national santé environnement. Par ailleurs, les mesures annoncées ne tiennent pas compte des préjudices financiers subis par les professionnels (commerçants, artisans) en place à proximité de l'aéroport. Il s'avère que non seulement, le maintien et le développement du trafic aérien peut porter préjudice à leur activité courante, mais surtout que la valeur de leurs locaux professionnels est considérablement minorée. C'est pourquoi le CESER considère que des compensations financières, y compris pour l'isolation phonique, doivent en conséquence être étudiées au cas par cas, selon le préjudice financier subi. Au-delà du droit, le montage des dossiers d'indemnisation des habitants peut s'avérer rédhibitoire. Le CESER réitère donc sa demande d'accompagnement des habitants par les services de l'Etat pour établir les demandes d'aides, souvent très complexes dans leur élaboration. Au-delà des riverains, c'est

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			l'ensemble des salariés travaillant sur le site qui est impacté par le bruit. Enfin le CESER souligne le risque de déclassement des quartiers riverains de l'aéroport, après que les propriétaires actuels auront fait valoir leur droit au délaissement. Il appartiendra donc aux collectivités, dans leur politique d'urbanisme, d'anticiper ce risque, en prévoyant la reconversion des espaces libérés par les logements délaissés, et le réaménagement des quartiers situés dans le périmètre du plan de gêne sonore. Les mesures relatives à l'accès des avions à l'aéroport. - L'allongement de 400 mètres vers le sud de la piste existante de NA: Le CESER ne se prononce pas sur l'opportunité de cette mesure, qui apporterait des améliorations à certains habitants mais des désagréments à d'autres et pourrait avoir des conséquences sur l'environnement et le PLUM de la métropole. L'investissement est important et nécessitera un amortissement sur le temps long. Le CESER s'interroge sur la capacité et l'acceptation du futur concessionnaire à le financer. Au moins à court terme, la crise sanitaire pourrait diminuer la rentabilité de l'aéroport. Alors que des informations sont parues dans la presse sur l'abandon éventuel de cette mesure, il souhaite qu'une décision ferme et définitive soit annoncée, pour que puissent être lancées les études d'impacts sur les habitants et l'environnement, ainsi que les procédures d'expropriations éventuellement nécessaires. Il faudra anticiper les recours éventuels. - Le relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan de Grand Lieu (décalage du seuil de piste 03): Toutes les mesures limitant le bruit à l'approche de l'aéroport sont bienvenues, cependant les acteurs de la société civile organisée qui composent le CESER n'ont pas les compétences pour juger de l'apport réel de cette mesure. - La modification des trajectoires d'approche pour les atterrissages face au sud : La décision de la réorientation de l'accès des avions par le Nord à l'aéroport aurait des conséquences importantes en matière de redéfinition du plan d'exposition au bruit. Dans sa contribution de 2019, le CESER avait souhaité que d'autres systèmes que l'ILS, en particulier le système satellitaire, puissent être étudiés. En effet, celui-ci semblerait pouvoir permettre de concilier la sécurité et une moindre nuisance sonore en évitant la réorientation de l'accès. La modification envisagée des trajectoires de décollage face au sud pour éviter La Chevrolière Le CESER sera attentif au résultat des études sur la possibilité technique de cette modification. L'amélioration des conditions de vie des habitants de la Chevrolière est bienvenue, dans un contexte d'augmentation prévisible du trafic à moyen long terme. La réorientation des trajectoires de décollage ne devra pas conduire à impacter d'autres populations. Enfin, l'étude de l'évitement du survol de Bouaye pourrait aussi être réalisée. De manière générale, l'optimisation des trajectoires constitue un levier important pour diminuer les nuisances du transport aérien, comme le souligne l'ACNUSA dans son rapport annuel 2021. Il est également essentiel qu'elles soient respectées, à condition que la sécurité soit assurée. L'instauration d'un couvre-feu entre minuit et six heures : 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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			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. Des études et des consultations à mener: Le CESER considère nécessaire de mener une analyse approfondie des conséquences sur l'environnement et les populations des actions réalisées dans le cadre du réaménagement de Nantes Atlantique. Il salue l'accent mis sur les conséquences du bruit. L'évolution du trafic, l'amélioration de la desserte terrestre et notamment ferroviaire, pourront avoir des conséquences sur le bruit subi par les populations. Les conséquences sur la biodiversité devront être évaluées si l'allongement de la piste est confirmé ou si des terrains doivent être artificialisés pour l'extension de l'aérogare ou l'amélioration de la desserte terrestre notamment. Cette évaluation devra faciliter les prises de décisions sur les modifications à apporter éventuellement aux projets ou sur les mesures de compensation à adopter. Enfin, l'information des populations et des collectivités est une nécessité. Le CESER insiste également sur la nécessité d'associer à l'information descendante une véritable concertation tout au long du projet de réaménagement. Il en va de l'acceptabilité des opérations qui seront menées, permettant de limiter des recours éventuels et les retards de travaux qu'ils pourraient induire.
29/06/2021	15:22	Non aux modifications du couloir aérien de Nantes	Bonjour, je suis absolument contre cette modification du couloir aérien qui survolera le centre de Nantes à basse altitude, qui en trainera des désagréments irréversibles sur l'attractivité de la métropole nantaise et sa qualité de vie, à savoir : 1/ Le bruit dans des zones de forte densité de population 2/ La pollution par le rejet de particules fines nocif pour la santé 3/ le danger d'une avarie d'un avion comme en 2013 lors d'un début d'atterrissage, heureusement sans dommage cette fois ci 4/ Économique car nous serons toujours contraint avec un aéroport

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			trop exiguë nous allons perdre notre attractivité au profit de Bordeaux bien plus calme et sécuritaire ou de Rennes plus proche avec sa ligne TGV et l'agrandissement de son aéroport Je quitterai Nantes si le projet abouti
29/06/2021	16:23	Compensations exemplaires promises par le gouvernement et la suite	1)A ce jour, les demandes d'aides à l'insonorisation sont bloquées: aucune suite donnée aux dossiers déposés en 2020 qui ont été validés par Espace9. On attendra combien d'années pour être insonorisés? 2)Comment voulez-vous que dans ces conditions nous accordions du crédit aux engagements sur ce PPBE? 3)J'ai racheté pour ce qui me concerne ma part d'une maison suite à mon divorce, car il était ACTE que l'aéroport parte. Je considère que j'ai été FLOUEE. Sur de longues années. Quel bien vais-je transmettre à mes enfants ? Alors que les vols ont plus que doublé depuis notre installation à St-Aignan de Grand Lieu (cela n'était pas prévu puisque l'aéroport devait être transféré). 4)Cette consultation est donc un leurre. L'état n'a pas entendu les préconisations des participants à la dernière CCE. Aucune étude réalisée malgré les demandes, de l'impact sur l'environnement, sur la santé des riverains, des enfants scolarisés sous les avions... UN SCANDALE D'ETAT
29/06/2021	16:31	Tranche 6h-7heures et santé	Le trafic aérien sur la tranche 6h-7heures nuit gravement à la santé des populations survolées. En été, les températures nocturnes étant de plus en plus élevées et les périodes de canicule de plus en plus fréquentes, les périodes de sommeil se décalent sur le matin lorsque la température dans les habitations a baissé. Le trafic, et en particulier les décollages dans la tranche horaire 6-7h, empêche de maintenir ouvertes la nuit les fenêtres des habitations survolées, ce qui nuit à la récupération thermique nocturne pour les habitations et pour les habitants, et a pour conséquence de perturber gravement le sommeil décalé vers le matin. La dégradation de la récupération thermique nocturne a également des conséquences néfastes sur la qualité de vie en journée en maintenant une température plus élevée dans les habitations. En journée, la conjonction du bruit incessant des avions, de la température plus élevée dans les habitations, et du manque de sommeil place les populations survolées dans des situations physiques et psychologiques difficiles. En hiver le survol des habitations dans la tranche 6h-7 heures perturbe le sommeil plus léger de la fin de nuit alors même que les populations ont besoin de plus de sommeil. Pour préserver la santé physique et mentale des populations survolées il est donc impératif : - d'interdire les vols entre 6h et 7 heures - de limiter le nb global de survol
29/06/2021	16:45	une honte publique	Bonjour, On nous a fait croire à un transfert de l'aéroport. Ici à Nantes, St Aignan Grandlieu, Rezé, Bouguenais les gens sont excédés ! C'est une injustice de droit, sociale, économique, écologique !!! Personne, concernant toute cette population impactée par le non transfert promis, ne croient aux mesures promises, personne n'y croit !!! Et encore moins au sois-disant éventuelles compensations !!! C'est une honte !!!
29/06/2021	16:46	une honte publique	Bonjour, On nous a fait croire à un transfert de l'aéroport. Ici à Nantes, St Aignan Grandlieu, Rezé, Bouguenais les gens sont excédés ! C'est une injustice de droit, sociale, économique, écologique !!! Personne, concernant toute cette population impactée par le non transfert promis, ne croient aux mesures promises, personne n'y croit !!! Et encore moins au sois-disant éventuelles compensations !!! C'est une honte !!!

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	17:44	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»	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 vou, exprimer ses avis assortis de demandes auprès de l'État pour la mise en ouvre de ces engagements. S'agissant du projet de PPBE, il s'agira du premier PPBE dédié à 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 à 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 ouvre, 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 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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			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 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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			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 prôné 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.
29/06/2021	18:15	Un PPBE QUI NE PROTEGE PAS LES RIVERAINS	Le PPBE, procédure imposée par une directive européenne est sensé améliorer significativement les nuisances sonores et de pollution subi par les riverains des aéroports. Force est de constater que ce PPBE pour Nantes Atlantique ne respecte pas cet objectif en acceptant d'emblée des nuisances qui pourront augmenter de 10% par rapport au trafic de référence de 2019, déjà totalement insupportable pour les riverains ! Ce PPBE était par ailleurs obligatoire depuis 2016, soit l'année où le trafic de Nantes Atlantique a dépassé les 50 000 mouvements annuels. La référence de 2019 avec un trafic qui a augmenté, chacune de ces 3 années de 15 à 20%, est donc totalement biaisée avec une base de nuisances à améliorer beaucoup plus importantes qu'en 2016. Les riverains se retrouvent donc piégés et lésés avec une base de nuisances insupportable du fait de ce non respect du timing d'application de la directive européenne sur le PPBE. Pour parachever cette absence de protection il est précisé dans le document de ce PPBE qu'un réaxage plein centre-ville de Nantes est prévu dès 2022 pour des raisons de sécurité aérienne. Malheureusement cela n'ira pas dans la protection de nouveaux riverains nantais qui vont subir de plein fouet des atterrissages à très basse altitude ! CE PPBE ne remet pas en cause cette situation d'aggravation des nuisances, avec pourtant des dizaines de milliers d'habitants concernés. Cela prouve une fois de plus que de s'entêter à maintenir et vouloir développer un aéroport en pleine zone urbaine est absurde et doit

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			être totalement réétudié. L'Etat doit d'urgence revoir ce PPBE en profondeur pour remettre à plat tout ces éléments.
29/06/2021	18:20	DEPART DE L'AEROPORT - I M P E R A T I F -	Après la trahison du Président de la République et le coup de poignard dans le dos du 1er Ministre pour faire plaisir à un Nicolas HULOT qui s'est empressé de partir aussitôt le massacre !! aujourd'hui on nous parle beaucoup de combattre la violence ! Bel exemple quand on pense à ce qui s'est passé avec les zadistes ! les zadistes ont gagné ! super courage du Gouvernement !!! On a voulu faire croire à la population que tout n'avait pas été étudié pendant les années 1990 FAUX !! - ENCORE ET TOUJOURS DES MENSONGES - les acteurs d'aujourd'hui sont ils vraiment plus intelligents ou plus efficaces que ceux d'hier ? Je ne le pense pas !! L'état n'a pas les moyens de ses ambitions : toutes les personnes résidant dans les zones B et C devraient avoir le droit au délaissement en tenant compte de tous les préjudices subis, y compris les problèmes psychologiques. Cela devrait faire parti des compensations exemplaires promises par le gouvernement !! D'ailleurs à propos de compensations exemplaires je voudrais ajouter qu'on nous a refusé l'isolation phonique de notre toiture puisque nous avons déjà bénéficié de l'isolation des portes et fenêtres à hauteur de 80 %. L'aide à la revente devrait être réservée aux personnes de la zone D. Zone vivable. Pour ce qui concerne la zone C, très impactée, c'est ce moquer du monde ! certains penseront pouvoir bénéficier d'un environnement agréable sans prendre conscience qu'ils entrent dans un ENFER !!! Cinq ans pour les uns, trois ans pour les autres, Pourquoi ? De plus les indemnisations ne concernent que les constructions après 2010. Pourquoi ? Aberrant ! Honteux ! L'ETAT NOUS VOLE. Nous venons de vivre (et elle n'est malheureusement peut être pas terminée) une période à la fois terrible mais au combien douce pour bon nombre d'entre nous ; nous permettant de goûter au plaisir d'un calme retrouvé pour profiter de la douceur de la campagne ! L'AEROPORT NANTES ATLANTIQUE DOIT DEMENAGER !!!
29/06/2021	18:25	Riverain en colère	En tant que riverain, je conteste et refuse en tous points 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 de l'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, - Refuser toute extension du trafic, maintien au niveau que nous reconnaissons depuis le confinement.
29/06/2021	18:43	Consultation publique sur le projet de plan de prévention du bruit de l'aéroport Nantes Atlantique(44)	bOnjour En ma qualité de riverain direct de l'aéroport Nantes Atlantique,je dépose ma contribution contre ce projet de PPBE; En effet, depuis le début ce dossier 'pilote' par la DGAC a montré ses failles dans la construction de ce projet de plateforme aéroportuaire du grand Ouest: dans un premier temps l'aéroport Nantes Atlantique était obsolète, puis suite à la décision du gouvernement, cet aéroport était désigné comme projet de développement aéroportuaire. Ces va et viens de décisions de la DGAC mais aussi de l'Etat ne donnent pas confiance dans les études qui avaient été menées en amont un coup pour dire 'noire' puis pour dire 'blanc'.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			Aujourd'hui il faut se prononcer sur le projet de PPBE pour l'aéroport NANTES Atlantique. Les données qui nous ont été données sont fiables? ne sont t'elles pas déjà 'dépassées' ou ne servent elles pas que les intérêts de l'Etat et/ou de son futur concessionnaire? Ce projet de développement d'aéroport urbain est le seul en France. Il va exposer 100 000 personnes aux nuisances sonores d'une part et chimiques d'autres part. Concernant les nuisances sonores elles seront supérieures au seuil recommandé par l'OMS; Quant aux nuisances chimiques elles sont issues de la combustion du kérosène=>cette combustion se matérialise par des dépôts 'noirâtres' sur les surfaces(toitures ou tables blanches de salons de jardin).Des populations vont également découvrir les méfaits de vivre à proximité d'un aéroport: les Nantais qui vont voir survoler le centre ville de NANTES suite au réaxage des aéronefs dans le cadre des approches par le Nord. A ce jour aucune étude d'impacts n'a été proposée à la population riveraine ou survolée par les avions. Aussi, je demande : la suspension de la décision du 28 Octobre 2019+le lancement d'études d'impacts approfondies .Cela devra être fait en amont de l'enquête d'utilité publique. Ce choix de piste Nord Sud va sacrifier 100 000 personnes à une espérance de vie diminuée de plusieurs années du fait de l'expositions aux nuisances ci dessus. On s'étonne après que les personnes ne vont pas voter...Comment voter pour des politiciens qui ensuite sacrifient des hommes et femmes sur l'hôtel du développement économique et ou de territoire
29/06/2021	18:45	Consultation publique sur le projet de plan de prévention du bruit de l'aéroport Nnates Atlantique(44)	bOnjour En ma qualité de riverain direct de l'aéroport Nantes Atlantique,je dépose ma contribution contre ce projet de PPBE; En effet, depuis le début ce dossier 'pilote' par la DGAC a montré ses failles dans la construction de ce projet de plateforme aéroportuaire du grand Ouest: dans un premier temps l'aéroport Nantes Atlantique était obsolète, puis suite à la décision du gouvernement, cet aéroport était désigné comme projet de développement aéroportuaire. Ces va et viens de décisions de la DGAC mais aussi de l'Etat ne donnent pas confiance dans les études qui avaient été menées en amont un coup pour dire 'noire' puis pour dire 'blanc'. Aujourd'hui il faut se prononcer sur le projet de PPBE pour l'aéroport NANTES Atlantique. Les données qui nous ont été données sont fiables? ne sont t'elles pas déjà 'dépassées' ou ne servent elles pas que les intérêts de l'Etat et/ou de son futur concessionnaire? Ce projet de développement d'aéroport urbain est le seul en France. Il va exposer 100 000 personnes aux nuisances sonores d'une part et chimiques d'autres part. Concernant les nuisances sonores elles seront supérieures au seuil recommandé par l'OMS; Quant aux nuisances chimiques elles sont issues de la combustion du kérosène=>cette combustion se matérialise par des dépôts 'noirâtres' sur les surfaces(toitures ou tables blanches de salons de jardin).Des populations vont également découvrir les méfaits de vivre à proximité d'un aéroport: les Nantais qui vont voir survoler le centre ville de NANTES suite au réaxage des aéronefs dans le cadre des approches par le Nord. A ce jour aucune étude d'impacts n'a été proposée à la population riveraine ou survolée par les avions. Aussi, je demande : la suspension de la décision du 28 Octobre 2019+le lancement d'études d'impacts approfondies .Cela devra être fait en amont de l'enquête d'utilité

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			publique. Ce choix de piste Nord Sud va sacrifier 100 000 personnes à une espérance de vie diminuée de plusieurs années du fait de l'expositions aux nuisances ci dessus. On s'étonne après que les personnes ne vont pas voter...Comment voter pour des politiciens qui ensuite sacrifient des hommes et femmes sur l'hôtel du développement économique et ou de territoire
29/06/2021	20:09	Non au survol de Nantes et de grand lieu	Je trouve anormal que l'aéroport actuel impose des survols de Nantes (énorme gêne) et de grand lieu (problème écologique), et ce d'autant plus si le trafic aérien est amené à augmenter. Il faut trouver des solutions alternatives.
29/06/2021	20:27	Non à l'intensification du trafic aérien	En 2011, nous avons quitté paris pour nous installer à Nantes, à trentemoult. Fuyant le vacarme et la pollution. Ces derniers le trafic aérien a déjà accéléré sa cadence et nous souffrions des atterrissages survolants toujours plus le village. Une année de covid nous a permis de vivre ce qui devrait être notre lot quotidien. Mais voilà, depuis peu, les rotations aériennes ont repris et tout le plaisir de vivre ici s'est envolé avec elles. Venez boire un verre sur le quai entre 18h et 21h et vous constaterez que tenir une conversation devient compliquée. Enregistrer des voix comme j'ai des raisons de le faire pour mon travail, est impossible certains matins. Et on nous annonce pire? Un passage plus direct sur le village, des rotations à termes toutes les 3mn?!!! Nantes, ville verte...!quelle vaste blague!!! Je refuse absolument d'avoir fait des choix personnels pour améliorer notre qualité de vie et le savoir au mains de décisions unilatérales prises au plus niveau, sans concertation réelle avec toute une aglo dont on nous serine qu'elle est en plein développement, au mépris des gens et du bon sens... quant à notre santé, qui cela préoccupe-tu-il?
29/06/2021	20:29	Non à l'intensification du trafic aérien	En 2011, nous avons quitté paris pour nous installer à Nantes, à trentemoult. Fuyant le vacarme et la pollution. Ces derniers le trafic aérien a déjà accéléré sa cadence et nous souffrions des atterrissages survolants toujours plus le village. Une année de covid nous a permis de vivre ce qui devrait être notre lot quotidien. Mais voilà, depuis peu, les rotations aériennes ont repris et tout le plaisir de vivre ici s'est envolé avec elles. Venez boire un verre sur le quai entre 18h et 21h et vous constaterez que tenir une conversation devient compliquée. Enregistrer des voix comme j'ai des raisons de le faire pour mon travail, est impossible certains matins. Et on nous annonce pire? Un passage plus direct sur le village, des rotations à termes toutes les 3mn?!!! Nantes, ville verte...!quelle vaste blague!!! Je refuse absolument d'avoir fait des choix personnels pour améliorer notre qualité de vie et le savoir au mains de décisions unilatérales prises au plus niveau, sans concertation réelle avec toute une aglo dont on nous serine qu'elle est en plein développement, au mépris des gens et du bon sens... quant à notre santé, qui cela préoccupe-tu-il?
29/06/2021	20:29	Non	En 2011, nous avons quitté paris pour nous installer à Nantes, à trentemoult. Fuyant le vacarme et la pollution. Ces derniers le trafic aérien a déjà accéléré sa cadence et nous souffrions des atterrissages survolants toujours plus le village. Une année de covid nous a permis de vivre ce qui devrait être notre lot quotidien. Mais voilà,

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			depuis peu, les rotations aériennes ont repris et tout le plaisir de vivre ici s'est envolé avec elles. Venez boire un verre sur le quai entre 18h et 21h et vous constaterez que tenir une conversation devient compliquée. Enregistrer des voix comme j'ai des raisons de le faire pour mon travail, est impossible certains matins. Et on nous annonce pire? Un passage plus direct sur le village, des rotations à termes toutes les 3mn?!!! Nantes, ville verte...!quelle vaste blague!!! Je refuse absolument d'avoir fait des choix personnels pour améliorer notre qualité de vie et le savoir au mains de décisions unilatérales prises au plus niveau, sans concertation réelle avec toute une aglo dont on nous serine qu'elle est en plein développement, au mépris des gens et du bon sens... quant à notre santé, qui cela préoccupe-tu-il?
29/06/2021	20:37	refus du projet NANTES ATLANTIQUE et Nouvel Approche des pistes	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. Mme LEMOINE. 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 ouvre 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,

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			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 ouvre une nouvelle dynamique pour que l'aéroport urbain de Nantes soit très rapidement remplacé.
29/06/2021	20:41	Contribution PPBE - Aérodrome de Nantes- Atlantique pour la période de 2020 à 2024	Je rejette le Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement dans sa totalité pour les raisons qui suivent. Le PPBE doit être un outil préventif, celui-ci devait être proposé lors de la concertation de 2019 pour comparaison des alternatives inscrites au bilan de la CNDP précisant leurs conséquences graduées sur l'impact sanitaire, environnemental, social et économique. Un plan de prévention s'établit avant toute décision de choix définitif, sinon celui-ci devient le simple diagnostic d'une situation connue et déjà tendue, ce diagnostic ne prenant pas en compte les évolutions futures comme (de mon point de vue) celle qui consiste à la mise en conformité du réaxage via guidage satellite ILS de l'approche. Cette mise en conformité annonce les prémices d'une aggravation sanitaire significative pour de nombreux riverains du plein centre ville de Nantes jusqu'à lors épargnés, l'estimation s'établit à 30.000 nouveaux riverains qui s'additionnent aux 80.000 impactés actuels et ne se substituent pas contrairement aux autres alternatives proposées lors de la concertation, « une piste orientée Est/Ouest pour Nantes Atlantique ramènerait l'impact sanitaire à 8000 riverains, l'impact environnemental réduit en évitant le survol du lac de Grand Lieu et de l'Erdre, Les 2 bras de la Loire entourant l'île de Nantes ..) Compte tenu des circonstances sanitaires aggravantes de cette décision du 28 octobre 2019, des études d'impact étayées et des analyses approfondies s'imposent préalablement à la déclaration d'utilité publique. Par conséquent, je demande la suspension de la décision du 28 octobre 2019 tant que les études d'impact et les analyses approfondies ne sont pas intégrées au dossier de déclaration d'utilité publique. Je souhaite que ces études d'impact soient menées pendant la période d'après covid et de relance des plans économiques afin de mener celles-ci en configuration de situation réelle, sur une période de 2 à 3 ans. La mise en conformité notamment le réaxage des approches par le nord aura des effets négatifs considérables pour le centre ville de Nantes, cette obligation réglementaire était pourtant déjà connue de tous et de longue date, puisque l'aéroport de Nantes-Atlantique a obtenu 2 dérogations : en 2011 renouvelée en 2016. Le maintien de la piste Nord-Sud aura des effets dramatiques pour plus de 100.000 habitants, en les exposant aux nuisances sonores et aux pollutions aériennes pour de nombreuses décennies. Une autre alternative beaucoup moins moins invasive sur les plans sanitaire et environnemental doit être trouvée par l'Etat et ses services très rapidement.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	20:45	Protection des riverains	A la lecture du PPBE, les 'Etats ont l'obligation : - d'évaluer l'exposition au bruit des populations - d'informer les populations sur le bruit et ses effets nocifs sur la santé - de mettre en oeuvre des mesures afin de réduire le bruit dans l'environnement lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé des populations' Le projet NDDL était conçu pour répondre aux problématiques de bruit mais garantissait aussi la protection des populations, de la faune/flore contre la pollution atmosphériques des avions, l'éventualité d'un accident etc... Même la DGAC, lors de la déclaration d'utilité publique de 2008, affirmait que le TRANSFERT était nécessaire. A cette époque les vols étaient beaucoup moins nombreux et déjà tout le monde avait conscient de l'importance de déplacer cet aéroport urbain. Aujourd'hui on ne parle plus de limite à 3,4,7 ou 9M mais 15M. Un aéroport dangereux dans les années 2000 par son implantation (proche de Nantes-population et du lac de Grandlieu-faune et flore) ne pose plus de problème aujourd'hui. Son extension est exponentielle si on en croit la DGAC. Maie en fait les effets des études de la DGAC sont très limités -Relever l'altitude de vol au-dessus des communes impactées ne fera diminuer le niveau de bruit que de 3dB non perceptible à l'oreille humaine. -Les vols de nuit ne seront supprimés qu'à minima L'Etat a promis pour faire taire la colère des populations des compensations exceptionnelles. Ce qui est intéressant ce sont les clauses d'obtention des aides à l'insonorisation. Tout un panel de clauses afin de limiter le nombre de demandes et pour objectif de faire abandonner une partie de la population n'ayant pas envie de s'engager dans des procédures compliquées. Le survol de Nantes suite au réaxage obligatoire OAIC (2022) plein centre-ville va impacter 100 000 nouveaux habitants. L'état a juste oublié de prévenir les Nantais des futurs nuisances (bruit, PUF...) mais aussi des impacts financiers sur leurs habitations en dessous des avions avec un passage garanti aux heures de pointe toutes les 2mn. La DGAC, l'Etat n'ont absolument aucun droit de sacrifier une population par manque de courage politique (cf p18 contexte local.....édifiant). Ce PPBE est irrecevable.
29/06/2021	21:35	Incompréhension du non transfert	Bonjour, Je souhaite exprimer mon mécontentement suite à la décision incohérente de non transfert de l'aéroport de NA. Les mouvements d'avions n'ont de ait que croître durant toutes ces années et le bruit devient extrêmement gênant. Je vous pose la question, seriez vous d'accord pour entendre des décollage d'avion de 100dB la nuit ou à 6h du matin?? Aimeriez vous que l'on vous réveille toutes les 10min?? Il est inconcevable de garder un aéroport aussi proche d'une ville avec les croissances de trafic annoncés.qui croyez vous berner en nous disant que l'allongement de la piste vers SAGL va réduire les nuisances, il va les réduire pour Nantes mais va sacrifier la ville de SAGL!! Maintenant que vous avez pris la mauvaise décision de non transfert, assumez les conséquences en indemnisant les propriétaires d'une manière exemplaire comme promis!!! J'espère que cette consultation servira à quelque chose, pas comme le référendum !! Cdt,
29/06/2021	21:51	Projet aéroport Nantes Atlantique	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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			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 oreilles 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 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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			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 possible d'avoir un vrai couvre-feu sans avions et à des horaires adéquats (23/7H) ? Vous me répondrez : 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.

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
29/06/2021	21:52	Projet aéroport Nantes Atlantique	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 creche 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 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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021

Date	Heure	Titre	Texte
			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 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

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			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.
29/06/2021	22:02	Réductions des nuisances sonore NTE pour le bien de la population !	Bonjour, En 2018 l'état a préféré donner raison sous la menace à un faible nombre de contestataires qui pour la plupart n'étaient même pas riverains du futur aéroport de NDDL. En annulant le projet, l'état avait promis des compensations exemplaires. Résultat, plus de 3 ans après, rien n'a été fait. Les avions continuent de survoler la 6ème plus grande ville de France à basse altitude et le plus grand lac de plaine de France dans la plus grande indifférence. Comment peut-on privilégier un faible nombre d'habitants au détriment de plus de 80 000 personnes ? C'est comme si à Lyon, L'aéroport de Bron était toujours utilisé pour les vols commerciaux. La construction de St Exupéry est-elle remise en cause aujourd'hui ? En ce qu'il concerne le plan de gêne sonore, il serait bon de prendre des mesures de bruit sur le terrain et non de faire des simulations. J'habite Rezé, entre quartier château et hôtel de ville. Selon le PGS de 2019 je suis largement en dehors de la zone Lden55. Pourtant je peux vous dire que le bruit à l'intérieur dépasse allégrement les 55Db régulièrement. En décollage face nord la plupart des avions font un virage serré au-dessus de Rezé avec pour conséquence un bruit de « miaulement » des réacteurs très désagréable. De meilleures trajectoires/procédures de décollages pourraient vraiment diminuer les nuisances sonores. J'espère vraiment que l'état va prendre à cœur le bien-être des populations riveraines de Nantes Atlantique après ces 3 années d'immobilisme. Cordialement
29/06/2021	22:24	Contribution PPBE « Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement » des acteurs économique de Loire Atlantique	Nous, représentants des entrepreneurs de Loire-Atlantique faisons les remarques et recommandations suivantes concernant le Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement. Le PPBE est un outil préventif, qui aurait dû être proposé lors de la concertation de 2019 pour comparaison des alternatives inscrites au bilan de la CNDP précisant de leurs conséquences graduées sur l'impact sanitaire, environnemental, social et économique. Nous considérons qu'un plan de prévention s'établit avant toute décision de choix définitif ! Quel entrepreneur se lancerait sans une étude de marchés au préalable de tout lancement d'activité ? D'ailleurs quelle banque le suivrait ? Au risque autrement que ce plan de prévention ne devienne qu'un simple diagnostic d'une situation connue et déjà tendue, de surcroît si ce diagnostic ne prend pas en compte les évolutions futures comme celle qui consiste à la mise en conformité du réaxage via guidage satellite ILS de l'approche nord, tout comme les évolutions technologiques qui rendent les avions plus performants face aux nuisances sonores en l'occurrence. Il ne conviendra pas ici de refaire la liste des prises de positions du monde économique, nous vous invitons à relire la prise de position de nos organisations en 2019 et rappelons avec détermination nos attentes, en tant qu'entrepreneurs citoyens : > Un aéroport non pas pour Nantes mais pour le Grand Ouest, avec une vision réaliste et ambitieuse pour notre territoire : > Une perspective à 15 millions de passagers en 2040 > Une analyse complète et transparente des différents scénarii Avec, comme lignes directrices : > Protéger le plus grand nombre d'habitants de la Métropole nantaise, > Accompagner l'attractivité et le dynamisme du Grand Ouest, qui

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			connait un dynamisme économique et démographique qu'il convient de soutenir > Bénéficier d'une plateforme aéroportuaire répondant aux enjeux et défis environnementaux sur lesquelles il ne peut y avoir de contestation pour ne pas hypothéquer l'avenir et le développement de notre territoire ! Compte tenu des circonstances sanitaires aggravantes de cette décision du 28 octobre 2019, des études d'impact étayées et des analyses approfondies s'imposent préalablement à la déclaration d'utilité publique. Par conséquent, nous demandons que des études d'impact et des analyses approfondies soient intégrées au dossier de déclaration d'utilité publique. Nous souhaitons que ces études d'impact soient menées pendant la période d'après Covid et de relance des plans économiques afin de mener celles-ci en configuration de situation réelle, sur une période de 2 à 3 ans. Au-delà des considérations économiques qui nous animent en tant qu'entrepreneurs ancrés sur notre territoire, le maintien de la piste Nord-Sud aurait des effets dramatiques pour plus de 100 000 habitants en les exposant aux nuisances sonores et aux pollutions aériennes pour de nombreuses décennies. Une autre alternative beaucoup moins invasive sur les plans sanitaire et environnemental doit être trouvée par l'Etat et ses services très rapidement, permettant la performance économique de la plateforme aéroportuaire nécessaire au dynamisme de notre territoire et plus largement du Grand Ouest. Les présidents des Organisations interprofessionnelles, Pour la CPME Loire Atlantique, XXX Pour le Medef Loire Atlantique, XXX Pour l'U2P Loire Atlantique, XXX Avec le soutien de l'association Des Ailes Pour l'Ouest, représentée par son président
29/06/2021	22:33	Avis concertation publique	Je suis sidérée par votre projet, survoler une ville constitue un risque de mortalité accrue pour les citoyens. ce trafic ne fera qu'amplifier et donc le risque humain aussi. Faudra t'il un premier crash et une catastrophe humaine pour comprendre que les craintes étaient légitimes? survoler un centre ville et une ineptie totale, Pour ce qui est des nuisances sonores il est anormal de faire cette concertation après 1 an de baisse du trafic aérien? Jouez vous sur l'oubli? Le bruit des avions est une vraie plaie pour les nantais, et nous avions voté OUI à notre dame des Landes, c'est donc double peine. ce plan n'est pas acceptable car insuffisant en terme de reconnaissance des nuisances sonore et sanitaire (pollution) et donc non protecteur malgré son nom.
29/06/2021	22:34	Horaires élargis	Bonjour, Il faudrait supprimer les avions les plus bruyants entre 22H et 23H et entre 06H et 07h et un couvre feu total entre 23H et 06h. Que les avions volent moins bas surtout dans le bourg de St Aignan. Prendre en compte les nuisances sonores subies par les enfants des écoles survolées en permanence.
29/06/2021	22:34	Refus	Je refuse ce plan qui néglige la qualité de vie et la santé de la population. Quid du bruit ? Quid de la pollution ? Quid du risque ? Le risque zéro n'existe pas.
29/06/2021	23:04	Non sens total et mise en danger d'autrui	Comment est-ce possible d'en arriver là! Après avoir bafoué le socle de notre Démocratie en ne respectant pas le vote de la population lors de la consultation, et en donnant raison à la violence et à l'anarchie, aujourd'hui le Gouvernement nous présente un projet de PPBE complètement irréaliste. On demande à la population de donner son avis sur un PPBE sans connaître le scénario définitif des procédures d'atterrissage par le Nord, toujours dans

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			l'attente d'une décision de l'OACI concernant l'approche décalée de 13° demandé par la DGAC pour les approches par beau temps!Scénario complètement irresponsable car non sécuritaire, on privilégie une approche manuelle,avec les risques que cela comporte,plutôt qu'une approche par ILS. Une certitude, dans tous les cas, ce sera de 80000 à 100000 personnes impactées par les nuisances sonores pour les années à venir, avec les conséquences sanitaire bien connues. En plus, afin d'optimiser la résultat de diminution des nuisances sonores, la DGAC utilise comme valeur de référence l'année 2019, année record de Nantes Atlantique. Pas très compliqué d'obtenir une diminution des nuisances avec la crise sanitaire que l'on connaît! Il est hors de question que l'on laisse cet aéroport urbain se développer à cet endroit, coincé entre le centre de Nantes et le lac de Grand Lieu. Le Grand Ouest a besoin d'un véritable aéroport international mais hors de la ville! Je m'oppose catégoriquement à ce PPBE et au réaménagement de l'aéroport à son emplacement actuel. Il faut que le Gouvernement se mette eu travail et réfléchisse sérieusement au déménagement de cet aéroport urbain, c'est la seule solution viable pour les décennies à venir. Ce projet de réaménagement est mort-né, on ne le laissera pas se faire ! La Métropole Nantaise et le centre-ville ne peut pas et ne doit pas subir un survol programmé de plus de 120 000 mouvements d'avion. Il y va de notre bien vivre et de notre santé. Nous nous bâterons de toutes nos forces et par tous les moyens contre ce réaménagements.
29/06/2021	23:20	Non à un aéroport urbain pour préserver la santé de 100 000 habitants	« Quoi qu'il en coûte, la santé n'a pas de prix, le gouvernement mobilisera tous les moyens financiers nécessaires pour sauver des vies » Un PPBE a pour objectif de mettre en ouvre des moyens pour prévenir et réduire le bruit dans l'environnement et protéger les zones calmes. Or dans cette proposition, les nuisances sonores augmenteront indéniablement. L'aéroport se trouve dans une zone ultra urbanisée et l'augmentation du trafic aérien, avec ses 15 millions de passagers, ne fera qu'accroître le bruit dans l'environnement avec des nuisances sonores plus importantes et non acceptables et des particules ultra finies nocives pour la santé des 100 000 habitants survolés à basse altitude. Les avions passent au-dessus du Lac de Grandlieu, zone calme remarquable devant être protégée de part la qualité de sa faune et sa flore. L'augmentation du trafic ne permettra en rien de protéger cette zone calme, bien au contraire. Habitant proche du Lac, j'ai pu constater durant cette période d'accalmie liée au COVID un retour au calme, la nature a repris ses droits et les oiseaux sont réapparus ainsi que leur chant, beaucoup plus prononcé qu'avec un trafic aérien survolant quotidiennement cette réserve naturelle. L'Etat doit protéger cette zone humide et les 100 000 habitants, la santé avant tout. Ce PPBE n'est pas acceptable. Si l'Etat souhaite protéger l'environnement et ses habitants, il doit rechercher une autre alternative au réaménagement de Nantes Atlantique. Il se doit de trouver un autre site dans une zone faiblement urbanisée, pour préserver la santé des habitants et ce magnifique Lac de Grandlieu, deuxième réserve ornithologique de France. C'est la seule solution viable sur le long terme et la seule solution acceptable. Ne faisons pas courir en plus le risque aux habitants de Nantes Métropole avec un crash aérien, même s'ils sont rares, le risque n'est

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			jamais nul. Soyez raisonnable et admettez qu'un aéroport urbain n'est pas la solution et doit être évité quoi qu'il en coûte. Respectez la démocratie et les 180 décisions de justice qui validaient un transfert de cet aéroport pour le bien de la population et de l'environnement tout en permettant un développement économique du grand ouest, les trois piliers d'un développement durable et soutenable. En espérant que cette énième consultation ne soit pas encore une mascarade et que nous soyons enfin entendus
29/06/2021	23:22	Survol très bruyant du quartier jardin des plantes a Nantes	Nous habitons à l'Est du jardin des plantes au niveau de la rue d'Allonville. Les avions survolent juste au dessus de notre maison et a basse altitude. Les nuisances sonores provoquées sont réellement handicapante : réveil nocturne de notre fille, on ne s'entend pas parler lorsque nous sommes dehors... Ceci est d'autant plus dommageable puisqu'il s'agit d'un quartier très calme, très vert et particulièrement cyclable
29/06/2021	23:28	Réduction du trafic / Maîtrise des trajectoires au décollage en 03.	Rezé - La Houssais : - avant 2017, nous ne subissions pas de survol direct, 2019 a été infernal ; - le quartier est en altitude, ici les avions sont plus près du sol (le capteur sonore de la Classerie est situé plus bas) - nous subissons une amplification sonore du fait des immeubles, murs des maisons et des jardins ; ces réverbérations acoustiques décuplent fortement les nuisances. Le bruit s'en trouve très amplifié ; - la fréquence trop élevée des survols directs est un facteur de souffrance et de stress inimaginable pour qui ne l'a pas vécu ; - en 2019, la SOUFFRANCE liée aux survols répétés a été terrible, le bruit des avions nous empêchait d'avoir des nuits complètes (cela générerait stress, fatigue, colère, dépression!), nous avons pensé quitter Rezé tant la situation devenait intenable ; - les boeing sont trop bruyants - certaines compagnies ne font pas assez d'efforts et les pilotes négligent les bonnes pratiques de montée rapide / angle de décollage / interdiction de survol des zones habitées (cf. SIA) Nos demandes : - une réduction du trafic qui limite les nuisances pour TOUS les riverains, - un plafonnement des mouvements annuel (50 000 max. ou retour au nombre de mouvements de 2016) - l'optimisation des plans de vols / points de virage et de passage pour forcer l'évitement des zones résidentielles avec écoles etc. (cf. notamment lors du décollage en 03 impactant Rezé) - contraindre les pilotes à éviter les zones résidentielles(cf. SIA) - un couvre-feu de 22h30 à 6h30 (cf. préconisations OMS 8h de sommeil) encadré par des créneaux excluant les appareils les plus bruyants (21h30-22h30 et 6h30-7h30), - un prochain cahier des charges et contrat au futur concessionnaire faisant de la protection des populations une priorité absolue avec objectifs et limites d'exploitations clairs et incontournables (couvre-feu, plafond nombre de mouvements, restriction sur le nombre de parkings avion et rotations des low-cost, moins de boeings (très bruyants) etc.) - interdire la création de nouveaux parkings avion sur l'aéroport pour éviter de nouvelles installations low-cost (car ces dernières génèrent un trop grand nombre de rotations)
29/06/2021	23:38	vous avez dit PPBE ???	J'habite Rezé, je 'profite' et vois les avions à l'atterrissage lorsque la piste 21 est en service ; j'entends et vois les avions au décollage lorsque la piste 03 est en service et ça devient insupportable en 2019, avec 7.2 millions de passagers, soit 64 000 mouvements, notre qualité de vie a été très lourdement impactée avec des prévisions a

Contributions sur la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique du 29 avril au 29 juin 2021			
Date	Heure	Titre	Texte
			terme de 15 millions de passagers (soit un trafic de 120 000 mouvements), il est INSENSE de penser qu'un quelconque PPBE puisse protéger la population des communes de ST AIGNAN, BOUGUENNAIS LES COUETS, REZE et NANTES, des nuisances de pollutions sonores, des PUF, Comment protéger le Lac de Grand lieu - 2ème réserve ornithologique de France - alors que les aéronefs survolent ce lac à moins de 400 mètres Où est la PROTECTION ??? ne serait-il pas plus approprié de dire qu'il s'agit en l'occurrence de projet de DESTRUCTION de la qualité de nos vies et de l'environnement ??? Enfin, cet aéroport enclavé dans la ville ne peut répondre en aucun cas au développement économique du Grand Ouest lorsque le projet de NDDL a été étudié, il était destiné à remplacer Nantes-Château-Bougon, qui était estimé devenir dangereux à partir de 3,5 millions de passagers je suis CONTRE tout réaménagement de cet aéroport, j'avais voté OUI en 2016 lors du référendum pour le transfert à NDDL, j'ai participé à la concertation de la CNDP en 2019, je participe à cette consultation, mais dois-je comprendre que ce sont que des formalités, que l'Etat, la DGAC et les décideurs n'en ont que faire. je suis désespérée de voir qu'il n'y a que MEPRIS ; nous sommes déconsidérés, ignorés, bafoués. NON AU PPBE et au réaménagement de l'aéroport de NANTES ATLANTIQUE
29/06/2021	23:56	Trajectoires	Après l'annonce de l'abandon du projet à NDDL et l'arrivée de nombreuses compagnies low cost, le trafic a bondi en 2018, pour atteindre un niveau insupportable en 2019: certains weekends, un décollage toutes les 3 minutes au dessus de Rezé, altitudes et trajectoires fantaisistes augmentant encore les nuisances... un ENFER. La diminution du trafic en 2020 a offert un répit aux riverains. Il est impensable d'envisager de laisser la situation se dégrader de nouveau. Il faut limiter le nombre de mouvements (en dessous de 50000 par an), imposer un couvre feu de 22h à 7h. Ajouter de nouveaux points de mesure sur Rezé pour suivre plus précisément l'évolution des nuisances. Interdire l'usage des APU lors du décollage, modifier les trajectoires et points de bornage pour éviter le survol des zones habitées, notamment lors des décollages en 03 ; et rendre ces règles contraignantes : les pilotes ne les respectent pas et les compagnies aériennes qui ferment les yeux ne sont pas suffisamment sanctionnées.

CONTRIBUTIONS INSTITUTIONNELLES REÇUE HORS DÉLAIS

Réception	Texte
Courrier adressé au MTE et transmis à la DGAC le 30/06/21	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

Réception	Texte
	logistique. Son chiffre d'affaires 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. 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 socio-économique 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 pour les années 2020 à 2024.

Réception	Texte
	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 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. sdfss 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.
Reçu par courriel en préfecture le 01/07/21	COMMUNE DE BOUGUENAI EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL SEANCE ORDINAIRE DU 29 JUIN 2021 L'AN DEUX MILLE VINGT ET UN ET LE MARDI 29 JUIN.A HUIT HEURES, Le Conseil Municipal de la Commune de BOUGUENAI légalement convoqué, le VINGT TROIS JUIN DEUX MILLE VINGT ET UN, s'est assemblé au Piano'cktail, sous la Présidence de Madame IMPERIALE, PRESENTS : Sandra IMPERIALE, Françoise RABBÉ, Mickaël LANNUZEL, Jean-Luc RUNFOLA, Astrid LUSSON, Fabrice BASCOUL, Aurélie DUCHEMIN, Manuela TARTROU, Serge ZAROUDNEFI Lucien BERRE, Françoise LE FOLL, Jean-Charles BRISSON, Nathalie FOSSARD, Jean-Christophe GAUDEL, Guillaume N'DRI, Jonathan BARBIN, Sylvain AVRIL, Patrick NICOLON, Joël CASTEX, Béatrice DOMENÉ, Sylvie CASTRO, Chrystèle MALARD, Gauthier LORTHIOIS, Jean'Claude CHAUVIGNE ABSENT(S) EXCUSE(S) ET REPRESENTE(S): Amélie BIRET était représentée par Sandra IMPERIALE, Philippe LE CORRE était représenté par Sandra IMPERIALE, Liliane MENGUY BRILLANT était représentée par Françoise RABBÉ, Mathilde LERAY était représentée par Manuela TARTROU, Muriel DALLAUD était représentée par Mickaël LANNUZEL, Sophie DELBECQ était représentée par Aurélie DUCHEMIN, Emilie LE CORFF était représentée par Françoise LE FOLL, Karim SENE était représenté par Aurélie DUCHEMIN, Dominique DUCLOS était représenté par Chrystèle MALARD,

Réception	Texte
	ABSENT(S) SECRETAIRE : Françoise LE FOLL AVIS DE LA VILLE SUR LE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DE L'AEROPORT Monsieur LANNUZEL, rapporteur, expose : La directive européenne (2002/49/CE) impose l'établissement d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour tous les aéroports qui comptabilisent plus de 50 000 mouvements par an, comme c'est le cas de Nantes Atlantique depuis 2016. Ce plan vise à prendre toutes les mesures pour réduire ou prévenir le bruit et ses nuisances. Le plan doit notamment faire le bilan des actions des 10 dernières années en matière de réduction et prévention du bruit et planifier les mesures sur les 5 prochaines années. Les services de l'État ont travaillé unilatéralement sur un projet de PPBE qui prend l'année 2019 en référence et qui se projette jusqu'en 2025, année à partir de laquelle il devra être révisé. Le projet de PPBE finalisé a été soumis à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) pour avis. Cette commission est normalement une instance de dialogue réunissant les représentants de l'État, des collectivités, des associations et des acteurs économiques de l'aéroport. Les membres des collèges II (élus) et III (associations) de la CCE ont transmis le 25 février dernier une contribution collective proposant 15 amendements et 4 recommandations à ce projet (celle-ci est annexée à la présente délibération). Dans cette contribution travaillée de manière concertée, les élus et associations ont tenu à souligner l'importance des équilibres à trouver entre le cadre de vie et la santé des populations riveraines, les intérêts économiques du territoire et les exigences de transition écologique et de sobriété au regard du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique. Ils ont ainsi appelé de leurs vœux un PPBE garant de la recherche de ces équilibres. Les rappels suivants ont été formulés : - L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES), l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) et l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) ont adressé des mises en garde répétées concernant l'usage du Lden (norme européenne de 2002 pour exprimer le niveau de bruit sur une journée entière) pour la réglementation. Ces trois organismes préconisent à la place l'utilisation d'indices instantanés pour mesurer les effets sanitaires néfastes (de type intensité acoustique Lmax et nombres d'évènements bruyants), - L'Autorité Environnementale (AE) dans son avis du 24 avril 2019 relatif au cadrage du réaménagement de Nantes-Atlantique préconise que le niveau de trafic acceptable (plafonnement) puisse être un des objets de la concertation, - Le contexte dans lequel s'inscrit Nantes-Atlantique ne saurait se contenter de mesures de droit commun : le gouvernement a pris l'engagement le 17 janvier 2018 de « compensations exemplaires », elles sont attendues. Lors de la CCE du 26 février 2021., réunie pour se prononcer sur le projet de PPBE, les membres de la commission ont formulé les observations ci-après : 1. La commission souhaite l'établissement d'une clause de revoyure à mi-parcours de la durée de ce Plan afin d'analyser l'évolution de la situation et en tirer les conséquences sur le PPBE sans attendre la révision du plan en 2024, notamment s'agissant des actions dont le financement dépend du niveau de trafic,

Réception	Texte
	2. La commission demande qu'une action visant à limiter l'usage des appareils auxiliaires de puissance (APU) et des groupes électrogènes soit inscrite dans le plan, 3. La commission demande que la possibilité de faire évoluer la classification nationale des avions selon leur performance acoustique soit étudiée, 4. La commission demande qu'une doctrine en matière d'urbanisme soit élaborée dans l'attente de la révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Nantes-Atlantique pour l'instruction des actes d'urbanisme dans les territoires potentiellement concernés par le périmètre de la future zone C du PEB, 5. La commission rappelle son avis favorable du 29 janvier 2021 sur la mise en place des restrictions d'exploitation (couvre-feu) ainsi que son souhait d'une restriction supplémentaire sur la tranche horaire 6h-7h, 6. La commission souhaite saisir l'ACNUSA aux fins de recommandations, en application des dispositions de l'article L.6361-5 du code des transports, 7. Afin d'assurer la bonne information du public et des parties prenantes, la Commission préconise l'organisation d'une ou plusieurs réunion(s) publique(s) d'information sur le projet de plan, selon des modalités tenant compte du contexte sanitaire et des mesures qui en découlent. Les membres des collèges II et III ont complété ces observations : - En référence au point 1 de l'avis : Un bilan seul ne répond pas de façon satisfaisante à la demande de véritable clause de revoyure, - En référence au point 2 de l'avis : Il est demandé, non pas de limiter l'usage des APU et des groupes électrogènes, mais de supprimer cet usage. (cf. proposition d'amendement n°6: création d'une mesure S3), - En référence au point 5 de l'avis : Cet arrêté constitue une première étape. Les membres des collèges II et III ont formulé le souhait d'envisager des marges acoustiques plus restrictives niveau (EPndB de 13 à 18) dans un calendrier restant à définir, tenant compte du renouvellement progressif des flottes par les compagnies elles-mêmes, - En référence au point 6 de l'avis : Les membres concernés indiquent que l'ACNUSA, sollicitée par leurs soins, a d'ores et déjà formulé des recommandations sur ce projet lors d'une session plénière le 3 février 2021. Ils demandent dès lors que l'ensemble des recommandations de l'ACNUSA soient intégré au PPBE. Par ailleurs, ces mêmes membres des collèges II et III ont également soutenu en séance les amendements ci-dessous, détaillés dans leur contribution collective annexée à cette délibération : - Proposition d'amendement n°1 : utilisation de données populations les plus récentes possibles pour coïncider le plus justement possible à l'année 2019 constituant l'année de référence, - Proposition d'amendement n°3 : suppression au sein du PPBE de la mention des actions engagées il y a plus de 10 ans, - Proposition d'amendement n°4 : le groupe de suivi des vols de nuit doit informer la CCE à sa demande, - Proposition d'amendement n°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 2018), - Proposition d'amendement n°8 : l'aide à la revente pourra être sollicitée a minima sur toute la durée d'application du PPBE à compter de l'entrée en vigueur du dispositif de compensation,

Réception	Texte
	- Proposition d'amendement n°8.1 : pourront bénéficier de l'aide à la revente les propriétaires se situant dans une zone définie en bordure de 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 2018), - Proposition d'amendement n°10 : mise en place des mesures de relèvement de l'altitude de survol en approche dès que possible techniquement et administrativement et ce au plus tard en 2023, notamment pour l'approche sud (Saint-Aignan de Grand Lieu) et l'approche nord (Nantes Bouguenais), - Proposition d'amendement n°11 : Évitement du survol de Bouaye au même titre que celui de la Chevrolière, - Proposition d'amendement n°12 : Création d'une mesure (R2) : Mise en place d'une restriction d'exploitation pour les petits aéronefs et l'aviation de loisir à NantesAtlantique au plus tard en 2023, - Proposition d'amendement n°13 : Établissement d'études santé et environnementales afin de dresser un état des lieux territorial indépendant du projet de réaménagement. Les membres de la CCE seront associés au cahier des charges et à l'évaluation de ces études, - Proposition d'amendement n°14 : Association de la ville de Nantes au Groupe Contact, déjà constitué des communes de Rezé, Bouguenais, Saint-Aignan de Grand Lieu et de Nantes Métropole. Association des autres collectivités concernées dont Grand Lieu Communauté en représentation des communes de La Chevrolière et Pont Saint Martin dans le cadre du Comité de pilotage stratégique (Mesure n°29 annoncée le 28 octobre 2019), - Proposition d'amendement n°15 : Les services de l'Etat s'engagent à produire des données en événement bruit (NA62 ou NA65) qui seront facilement accessibles au public. Dans le cadre de la consolidation de l'outil MAESTRO, un travail de facilitation de l'accès aux données sera mis en place pour pallier sa complexité d'utilisation. La possibilité de dépôt de plainte en ligne sera effective et facilitée. Ont également été formulées et soutenues en séance les préconisations suivantes avec le souhait qu'elles puissent être étudiées puis débattues : - Préconisation n°1 . Création d'une mesure « P9 » : mise en place d'une mesure d'abattement de la valeur locative du foncier bâti. Parallèlement, introduction d'une mesure de compensation pour les communes concernées y voyant une perte de leur revenu fiscal, - Préconisation n°2 : mise en place d'approches satellitaires de précision, notamment pour l'approche Nord, - Préconisation n°3 : modification des trajectoires de décollages face au Nord afin de diminuer les nuisances pour les communes de Rezé, Bouguenais et Pont Saint Martin, - Préconisation n°4 mise en place de procédures de décollage de moindre bruit (Nadp). En l'absence de volonté de prise en compte par l'Etat, et d'intégration en une nouvelle version, de leurs propositions dans le document destiné à être mis à consultation du public, les membres de la CCE se sont prononcés défavorablement au projet de PPBE (19 défavorables et 1 abstention pour les collèges élus et associations, 10 favorables pour le collège des représentants des compagnies aériennes et de l'aéroport). Depuis le 29 avril 2021 et jusqu'au 29 juin 2021., ce projet de PPBE est désormais soumis à consultation publique, étape indispensable avant que les services de l'État ne présentent leur projet final. Celui-ci devra tenir compte des différents avis avant d'être soumis à l'approbation du préfet puis mis en application par arrêté préfectoral. Au même-titre que les membres des collèges élus et associations de la CCE, la commune de Bouguenais ne peut se satisfaire du projet de PPBE en l'état, tel qu'il est soumis à consultation du public. Elle regrette la non prise en compte par l'Etat des propositions formulées de manière collégiale dans un souci de recherche d'équilibre entre le cadre de vie et la santé des populations riveraines, les intérêts économiques du territoire et les exigences de transition écologique et de sobriété au regard du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique.

Réception	Texte
	Enfin, elle appelle de ses vœux un projet de PPBE révisé qui tiendra compte de l'ensemble des avis émis à l'issue de la consultation publique actuellement en cours. Cette question a été présentée en Bureau Municipal du 31 mai 2021 et en Commission Aménagement Durable du Territoire le 9 juin 2021. LE CONSEIL MUNICIPAL, Entendu les explications de son rapporteur, Après en avoir délibéré,^{[[1]]}_[SEP] A l'unanimité des membres présents, EMET un avis défavorable au projet de PPBE Nantes-Atlantique 2020-2024 actuellement soumis à consultation publique, ADOpte les propositions d'amendements et recommandations établies par les membres des collèges II et III de la CCE, annexées à la présente délibération, tels que résumés ci- avant.