

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

N°	Date	Heure	Titre	Texte
1	05/02/2024	13:16	Un couvre-feu toujours plus permissif!	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
2	05/02/2024	16:41	Aéroport Nantes Atlantique	Le survol du centre ville est inacceptable . Les nuisances sonores sont très importantes et sont au comble de l'insupportable en période de vacances ...
3	05/02/2024	18:34	Un couvre-feu vraiment efficace	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, le plus efficace serait d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
4	05/02/2024	18:40	Nantes Atlantique - plages horaires	L'existence de 2 plages horaires 22h/6h et minuit/6h apparaît sans aucune justification. Il semble que l'on pourrait établir le calme aérien pour les habitants au moins de 22h à 7h dans tous les cas de figure.
5	05/02/2024	18:41	Un couvre-feu toujours plus permissif !	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens de la métropole de Nantes survolés à basse altitude, et particulièrement pour la santé des habitants des communes de Bouguenais, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu et Rezé directement impactés par le bruit , j'exige d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés.
6	05/02/2024	18:59	Limiter les mouvements	Vous ne ferez jamais de cet aéroport un grand aéroport vu son emplacement. Il faut limiter le nombre de passagers à 5 millions. C'est criminel d'augmenter ce palier, en terme de risque accidentogène (survol population, Nantes centre ville, risque de percuter oiseaux migrateurs cf incidents récents...) comme en terme de risque sanitaire (puf cancérogène, nuisances sonores, impact sur le sommeil etc...) et environnemental(pollution, lac de grand lieu). Cela ne fait que reprendre d'ailleurs la position de la DGAC il y a qq années. (!!!) Il faut également imposer un couvre feu immuable: 23:00 à 8:00 du matin.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

7	05/02/2024	19:32		<p>Quartier Chantenay à Nantes, je vis cauchemar depuis 2019, ce matin : le 1er avion passe, il est 6h12, 2 min après, le 2ème, etc etc.... C'est un enfer, le bruit, la pollution, sonore, je n'ai qu'une envie désormais, c'est fuir la ville. On ne vit plus, on survit, on se bouche les oreilles, je ne peux plus dormir sans boules quies et malgré tout, ce n'est pas 100 % efficace, c'est déprimant, ça nous gâche la vie et ce n'est pas normal, on se sent pris en otages et totalement impuissant, quel regret d'avoir acheter ma maison à Nantes, ça fait 4 ans que je vis un enfer. Que dire de plus... j'espère que mon témoignage pourra servir à quelque chose dans ce combat contre cette pollution invivable. Je vous remercie</p>
---	------------	-------	--	---

8	05/02/2024	19:42	les riverains souhaitent un couvre-feu strict et étendu à 8 heures consécutives.	<p>La priorité affichée par Monsieur Le Ministre des transports Monsieur alors en fonction, par le Sénateur (rapporteur d'une enquête sénatoriale récente), par le Président de la CCI (sur France 3), sur le site de l'aéroport Nantes-Atlantique, par 24 élus du territoire lors de propositions communes, par les associations de défense des riverains de l'aéroport et par les riverains eux-même EST LA PROTECTION DES RIVERAINS contre les nuisances aériennes SONORES particulièrement. Quelle déception que de lire cette nouvelle proposition de l'écriture du Couvre-feu proposé à enquête publique que celui-ci reste assortit de dérogations pour raisons indépendantes de la volonté du transporteur. Loin de préciser cet article IV b l'ajout de précisions ne vient qu'apporter plus de confusions. Il est décevant de constater qu'à Nantes Atlantique, encore une fois, nous ratons l'objectif de protection des populations la nuit. Nous ne pouvons que constater qu'il n'y a pas d'approche équilibrée, le couvre-feu à Nantes peut être, avec plusieurs dérogations qui serviront de passe-droit aux compagnies aériennes, bafoué sur toute la plage horaire entre 00h00 et 06h00. En tant que citoyens il était aisé de constater, comme la majorité des infractions au couvre-feu en France ont lieu à l'aéroport de Nantes que le paragraphe IV b était la source du problème.... il fallait tout simplement l'abroger et non pas ajouter plus de confusion. Car, oui, c'est simple. L'aéroport d'ORLY a un couvre-feu strict de 23h30 à 06h15 et celui de Bâle-Mulhouse est strict de 00h00 à 05h00 (hormis les situations d'urgence) Nous ne sommes pas dupes, L'ACNUSA par deux fois a rédigé deux notes concernant cette anomalie à Nantes-Atlantique. Nous souhaitons que Nantes-Atlantique ne fasse pas exception. Il est urgent de réécrire le couvre-feu à Nantes-Atlantique en abrogeant tout simplement l'article IV b de l'arrêté pour avoir un couvre-feu strict comme à Orly et Bâle Mulhouse. De plus, nous riverains et riveraines de l'aéroport avons besoin d'un sommeil d'au moins 8 heures. Ce sont les recommandations de l'OMS. Il est effrayant de constater que le sommeil des enfants soit sacrifiés pour des raisons économiques discutables. Le coût social du bruit de l'aérien s'élève selon l'ADEME à 6,1 Milliards d'Euros par an en France. C'est un véritable scandale sanitaire, l'espérance de vie des riverains est diminuée de 3 ans ! Voir l'étude 'Débats' et la proposition de loi à L'Assemblée Nationale de XXX. Il n'y a pas d'approche équilibrée. Quand-est-ce que les autorités en charge de protéger les citoyens vont se réveiller? Ce qui se passe est criminel. Conclusion : il faut d'urgence étendre le couvre-feu à Nantes-Atlantique de 23h00 à 07h00 et supprimer l'article IVb Protégez-nous, vite...</p>
---	------------	-------	--	--

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

9	05/02/2024	20:04	Aéroport Nantes Atlantique	Le couvre feu doit être étendu entre 22h et 7h. Il est inadmissible de ne plus pouvoir ouvrir ses fenêtres. De devoir s'enfermer l'été. Fenêtres fermées la nuit par temps de canicule. C'est une atteinte à la santé de nos enfants et nos aînés. Être réveillé le week-end... quid de notre santé alors qu'on demande aux actifs de travailler plus et plus longtemps. Quid des actifs qui travaillent la nuit et qui ne peuvent plus dormir le jour??? Nous travaillons, payons des impôts contribuant à l'économie du pays. Nous méritons nous aussi d'être respectés !!! Honte à vous qui n'êtes pas en capacité de le comprendre et qui nous méprisent
10	05/02/2024	22:01	Un couvre-feu toujours plus permissif !	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés.
11	05/02/2024	22:33	Commentaire sur consultation	Madame, Monsieur Votre rédaction me semble encore bien trop permissive. Soyons clairs, la gestion du cas de l'aéroport de Nantes Atlantique par l'Etat est un fiasco absolu et ce au détriment des résidents de la métropole. Nous ne voulons pas de être survolés en plein centre de Nantes, c'est aussi simple que cela (proposez aux parisiens de survoler Notre Dame de Paris à 300 ou 400 m d'altitude et vous verrez bien si le dossier est débattu longtemps or c'est bien cela qui se passe à Nantes et depuis trop longtemps). Vous avez choisi de maintenir le site de l'aéroport il vous appartient maintenant de minimiser son impact sur l'ensemble de la métropole, soit en transférant, soit au minimum en réorientant sa piste. D'ici là il ne doit y avoir aucune dérogation au couvre feu pour protéger les populations, il ne s'agit donc pas de préciser ce qui pourrait être permis mais d'interdire sans aucune restriction possible et de punir financièrement afin qu'une violation rende tout vol déficitaire.(a vous de changer la loi pour que cela devienne possible) Toute autre mesure ne serait pas adaptée aux conséquence des nuisances que nous subissons chaque jour en raison des décisions de l'Etat. Cordialement
12	06/02/2024	07:42	Couvre-feu insuffisant	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : -le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

13	06/02/2024	08:05	Plafonnement	Bonjour,le couvre-feu est peu respecté,les nuisances toujours présentes seul un plafonnement du nombre de vols serait une solution viable pour concilier le maintien de l'aéroport et les riverains. Quant au couvre feu sa plage horaire est de toute manière trop courte pour espérer un sommeil réparateur.
14	06/02/2024	08:20	horaires de nuit aéroport de Nantes atlantique	par ce courrier, suis plus que favorable à mettre dans le marbre le fait que les vols de nuit soient véritablement interdits de 22h à 6h ce à quoi les habitants proches aient un minimum de sommeil0 Il va sans dire que de (véritables) sanctions seront établies en cas de manquements à ces horaires.
15	06/02/2024	08:29	Arrêté largement insuffisant	Bonjour Le projet d'arrêté même après réécriture reste largement insuffisant. Les vols se concentrent avant minuit et à 6h du matin empêchant clairement un sommeil correct alors que L'OMS recommandé 8h de sommeil par nuit et que de nombreuses étudesmondiales montrent la corrélation entre le manque de sommeil et la réduction de l'espérance de vie (maladies cardiaques, troubles de la circulation, risque d'AVC, troubles dépressifs...) Il est de la responsabilité de l'état de protéger tous les français y compris les 70 000 personnes impactées par cet aéroport qui devait fermer. De plus, alors qu'il est indispensable de baisser nos émissions de CO2 de 5% par an, le secteur aérien est le seul secteur qui ne se décarbone pas et au contraire se vante de sa croissance exponentielle. Un plafonnement du trafic à l'aéroport est indispensable tant pour la santé des riverains que pour le respect des accords de Paris
16	06/02/2024	08:42	pour une application stricte et son extension	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
17	06/02/2024	08:49	Un couvre-feu toujours plus permissif...	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
18	06/02/2024	09:22	Respect strict du couvre-feu	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

19	06/02/2024	09:29	Un couvre feu plus permissif	Le COCETA et certains membres de la CCE ont demandé avant de publier l'arrêté pour avis, d'évaluer l'impact de ces motifs sur les vols sanctionnés par l'ACNUSA depuis la mise en place du couvre-feu. La DGAC et la Préfecture se sont étrangement défaussées et n'ont pas répondu positivement à cette demande depuis. En résumé : Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
20	06/02/2024	09:31	un couvre feu toujours plus permissif	a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
21	06/02/2024	09:33	Un couvre-feu toujours plus permissif	Le COCETA et certains membres de la CCE ont demandé avant de publier l'arrêté pour avis, d'évaluer l'impact de ces motifs sur les vols sanctionnés par l'ACNUSA depuis la mise en place du couvre-feu. La DGAC et la Préfecture se sont étrangement défaussées et n'ont pas répondu positivement à cette demande depuis. En résumé : Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
22	06/02/2024	09:39	interdire le survol de REZE au décollage	Bonjour Pourquoi ne pas interdire le survol de Rezé au décollage. Les avions peuvent décoller en direction du pont de Cheviré comme le font certains avions , après avoir franchi la Loire ils sont beaucoup plus haut , la pollution du décollage est au dessus d' une zone avec très peu d'habitations. Les nuisances sonores et les particules fines du décollage (pleine puissance) au dessus de 45000 personnes sont réduite avec très peu de modifications.
23	06/02/2024	09:41	une parodie cette proposition de couvre feu	déni de démocratie pour transfert de NA , puis un projet d'arrêté de couvre feu qui montre qu'une fois de plus, Nantais et les habitants de Nantes métropole sont pris pour des abrutis. Votre projet d'arrêté le prouve, il est tellement permissif pour les compagnies qu'elles vont s'octroyer tous les droits pour bafouer ce couvre feu.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

24	06/02/2024	09:55	Couvre feu à revoir	Le COCETA et certains membres de la CCE ont demandé avant de publier l'arrêté pour avis, d'évaluer l'impact de ces motifs sur les vols sanctionnés par l'ACNUSA depuis la mise en place du couvre-feu. La DGAC et la Préfecture se sont étrangement défaussées et n'ont pas répondu positivement à cette demande depuis. En résumé : Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés.
25	06/02/2024	11:12	Consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés ;
26	06/02/2024	11:36	Allongement du couvre feu	Le COCETA et certains membres de la CCE ont demandé avant de publier l'arrêté pour avis, d'évaluer l'impact de ces motifs sur les vols sanctionnés par l'ACNUSA depuis la mise en place du couvre-feu. La DGAC et la Préfecture se sont étrangement défaussées et n'ont pas répondu positivement à cette demande depuis. En résumé : Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
27	06/02/2024	12:00	un couvre feu toujours plus permissif	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

28	06/02/2024	12:24	pour un changement du couvre-feu plus strict	bonjour, il ne faut pas modifier cet arrêté pour plus de souplesse mais au contraire pour plus de restriction strict comme sur les autres aéroport ayant un couvre-feu. Merci d'abroger le a) , b) , c) , d) et e) du IV de l'article 1er de l'arrêté afin qu'il y aie une application STRICT du couvre-feu. cordialement
29	06/02/2024	14:41	Nuisances sonores aéroport Nantes	Bonjour, Les nuisances sonores sont déjà très importantes autour de l'aéroport (nuisances très fortes sur la période estivale, avion très bas, proche des habitations, trajectoire qui change, accélération des avions pour prendre de la puissance au dessus des habitations,...) En ce moment, nous avons en plus une qualité de l'air très mauvais e(06/02/2024). L'arrêté que vous proposez ne va pas dans le sens de l'empreinte environnementales que nous essayions de baisser au niveau collectif. Je souhaiterais que l'arrêté ne soit pas validé et surtout que l'affluence des avions n'augmente pas, voir régresse et au pire ce stabilise. Merci
30	06/02/2024	14:42	Nuisances sonores aeroport Nantes	Bonjour, Les nuisances sonores sont déjà très importantes autour de l'aéroport (nuisances très fortes sur la période estivale, avion très bas, proche des habitations, trajectoire qui change, accélération des avions pour prendre de la puissance au dessus des habitations,...) En ce moment, nous avons en plus une qualité de l'air très mauvaise (06/02/2024). L'arrêté que vous proposez ne va pas dans le sens de l'empreinte environnementales que nous essayions de baisser au niveau collectif. Je souhaiterais que l'arrêté ne soit pas validé et surtout que l'affluence des avions n'augmente pas, voir régresse et au pire ce stabilise. Merci
31	06/02/2024	14:59	avis enquête publique sur arrêté trop permissif	je demande la stricte application du couvre feu en référence aux 100 000 citoyens impactés par les nuisances de l'aéroport, ce qui implique d'abroger les 1, 2,3 et 4 du IV de l'article 1er de l'arrêté
32	06/02/2024	15:07	Non à ce nouvel arrêté	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés ;
33	06/02/2024	16:27	Un couvre feu toujours plus permissif !!	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

34	06/02/2024	17:17	Déni de démocratie	Comment peut-on ignorer les outrages aux 100.000 survolés. Comment peut-on ignorer le vote des 100.000 survolés. Comment peut-on ignorer l'avis de l'OMS. Comment peut-on croire une DGAC qui a été capable de soutenir le contraire de ce qu'elle a défendue pendant 30 ans ? Le terme « démocratie » désignait à l'origine un régime politique dans lequel tous les citoyens participaient aux décisions politiques par le vote. On en est loin !
35	06/02/2024	18:28	Trop permissif !	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
36	06/02/2024	18:56	Urgence sanitaire	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
37	06/02/2024	22:36	protection des populations survolées	Le COCETA et certains membres de la CCE ont demandé avant de publier l'arrêté pour avis, d'évaluer l'impact de ces motifs sur les vols sanctionnés par l'ACNUSA depuis la mise en place du couvre-feu. La DGAC et la Préfecture se sont étrangement défaussées et n'ont pas répondu positivement à cette demande depuis. En résumé : Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

38	06/02/2024	22:55	Y a-t-il un indicateur de respect du couvre-feu ?	<p>L'objectif étant de permettre aux riverains de pouvoir dormir sans perturbation du sommeil par des mouvements d'aéronefs en période de couvre feu, il faut définir l'indicateur à utiliser (tq nombre de vols dans la période de couvre feu par jour/semaine/mois/année). Si la situation réelle est meilleure que l'indicateur, il faudra réfléchir à durcir l'indicateur pour améliorer la situation du point de vue de la santé des riverains. Si la situation réelle est inférieure à l'indicateur, il faut pouvoir prendre les mesures permettant de redresser la situation très rapidement y compris en bloquant les programmes des vols impliqués dans les retards. Ceci indépendamment de toute autre règle, assignation ou procédure réglementaire, juridique ou commerciale française, européenne ou internationale. La priorité doit être le respect du couvre feu au bénéfice de la santé des riverains. Le sujet des exceptions aux sanctions pour les compagnies qui ont enfreint les règles de couvre-feu est un sujet technique d'intérêt public et doit pouvoir être piloté par l'administration publique, les représentants publics et politiques ainsi que le gouvernement, et doit s'inscrire dans le but premier de réduction des nuisances pour les riverains. La limitation du nombre de vols si l'aéroport Nantes Atlantique est maintenu est une réglementation indispensable pour réduire les nuisances. Personnellement, et d'expérience, je pense que la jauge est de l'ordre de 4 à 5 millions de passagers maximum par an. Ce qui semble suffisant pour les vols d'affaire et puisqu'il existe d'autres aéroports régionaux pouvant assurer les flux de vols vacances (éventuels si cette consommation d'avion perdure) ... En conclusion, l'objectif principal est celui de l'efficacité du couvre-feu et de la capacité à le faire respecter et non une discussion sans fin pour en limiter la portée ou le contourner.</p>
39	07/02/2024	09:34	Pour que le référendum soit appliqué et que l'aéroport de Nantes soit déménagé	<p>Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés</p>
40	07/02/2024	09:43	un couvre feu toujours plus permissif	<p>Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;</p>

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

41	07/02/2024	13:26	Aéroport de nantes	<p>Madame, Monsieur, Quel vaste sujet l'aéroport de nantes. J'ai 34 ans et je suis médecin cardiologue. Pour le thème actuel du couvre feu, je soutiens l'idée d'un couvre feu élargi avec 8h de sommeil minimum. Comme l'OMS le suggère. En effet les nuisances sonores sont sournoises, et entraînent surtout des micro réveils entraînant du stress sur nos vaisseaux. Et donc un risque accru d'hypertension artérielle, d'AVC et d'infarctus du myocarde. De grandes études le prouvent. Donc, la nuit il faut dormir et ne pas être réveillé par des avions. En particulier ceux du matin pour le fret ou ceux partant pour des îles paradisiaques à 6h du matin. Donc un 23h - 7h semble le minimum syndical. Sans oublier que nous oublions nos enfants qui eux dorment souvent de 21h à 7h. L'autre solution complémentaire consiste à survoler le moins de personnes. Pour le déménagement je pense que nous sommes foutus à la vue de la prise en charge du dossier NDDL. Un guidage satellitaire courbe semble nécessaire rapidement pour éviter le survol de nantes et privilégier le survol de la Loire. Pour la population en sud Loire, malheureusement elle est condamnée à subir les nuisances. Donc couvre feu élargi et fortes aides pour l'isolation phonique (et aide au diagnostic phonique +++). Cependant je suppose (comme souvent) que cette consultation publique est une mascarade. Que nos messages ne seront pas vraiment écoutés. Et après vous vous demandez pourquoi nos générations sont désabusées de la politique ... Je reste joignable au XXXX ou par mail : XXXXX Je serais ravi de vous exposer les études sur les nuisances sonores et le risque cardiovasculaire. Je serais ravi de vous exposer les études sur la pollution atmosphérique et le risque cardiovasculaire. Un vaste sujet l'aéroport de nantes. Bien cordialement</p>
42	07/02/2024	16:15	Couvre-feu toujours plus permissif !!	<p>Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er - le b) du IV de l'article 1er - le c) du IV de l'article 1er - le d) et le e) du IV de l'article 1er</p>
43	07/02/2024	17:30	couvre-feu	<p>Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;</p>
44	07/02/2024	17:31	couvre feu	<p>Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;</p>

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

45	07/02/2024	17:40	Couvre feu non respecté	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
46	07/02/2024	18:31	ET l'enfumage continue !	Quand l'Etat et la DGAC vont -ils être réellement de bonne foi et respecter les citoyens impactés par l'aéroport. Il faut un couvre feu strict de 22h à 6h00 du matin (8h de sommeil minimum cf. OMS). Seules des raisons de sécurité imminente devraient être acceptées en dérogation. Surtout que tous ces vols low-cost (étrangères) n'apportent rien au développement économique régional et servent surtout à des déplacements loisirs à bas coût et polluants.
47	07/02/2024	19:58	STOP À UN COUVRE FEU TOUJOURS PLUS PERMISSIF ET DE MOINS EN MOINS RESPECTÉ METTANT EN PÉRIL NOTRE SANTÉ	Dans l'intérêt et pour la santé des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés. Je rappelle que cet aéroport est une aberration écologique, climatique et sanitaire. Il semble que les citoyens ayant participé aux diverses consultations publiques (comme en mairies de Rezé et alentours) n'aient jamais été entendus, écoutés. de la poudre aux yeux, un manque de sagesse et de vision de la part des acteurs de l'aéroport de Nantes, notamment politiques.
48	07/02/2024	22:25	Pensez-vous réellement que cet artifice apportera une réponse ?	Tout ceci n'est qu'un vulgaire artifice tentant de nous faire croire en l'idée que vous souhaitez protéger les 100 000 riverains de l'aéroport. Comment peut-on imaginer qu'un couvre feu respecté (chose qui ne le sera jamais) serait une compensation aux développements des nuisances ? Depuis le 17 janvier 2018 et l'abandon de la construction d'un nouvel aéroport, tous les élus (le président en tête) se cachent, esquivent, jouent l'attentisme et mentent sans sourciller. Tout le monde sait que la seule alternative crédible est le déplacement de l'aéroport en dehors de l'agglomération nantaise. Au travail et cesser de nous présenter vos idées farfelues de couvre feu.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

49	08/02/2024	10:26	Et les administrés dans tout ça ?	santé.gouv : [...] Les conséquences médicales d'une exposition prolongée au bruit sont aussi importantes : insomnie, mais aussi conséquences cardiovasculaires (hypertension) et psychiques (dépression, anxiété). Recommandation durée de sommeil selon l'OMS : Adultes et jeunes adultes 7 à 9h / Adolescents 8 à 10h / Enfants 9 à 11h / Jeunes enfants 10 à 13h. Soyons sérieux. Comment factuellement, avec cette proposition d'amendement, vous vous assurez de respecter la santé de vos 100 000 administrés impactés par les survols de basse altitude ? Les contres propositions faites par les acteurs locaux et associations portant sur l'allongement du couvre feu (8h en semaine et 9h en week-end) doivent être entendues. En l'état, il est évident que cette proposition d'arrêté n'est pas à la hauteur des enjeux environnementaux, sociétaux et de santé public.
50	08/02/2024	14:48	renforcement du contrôle et mise en place d'une commission indépendante de suivi	La procédure et l'arrêté précédents n'ont aucunement empêché les compagnies de déroger à la loi. 'L'application renforcée' du couvre-feu ne pourra être réalisée que si une commission indépendante est mise en place et rend annuellement un rapport public.
51	08/02/2024	15:11	Qui fait quoi ?	Il me semblait que le Conseil d'Etat avait désigné les préfets de département 'autorité compétente' en matière d'étude d'impact et d'approche équilibrée' (E.I.A.E) en lieu et place des services de la DGAC ? Cette consultation publique serait-elle déjà frappée du sceau de l'incompétence voué à la 'l'annulation' de la justice administrative ?

52	08/02/2024	16:11	Non à cette nouvelle écriture du couvre-feu pour Nantes - Atlantique	<p>La nouvelle écriture du couvre-feu de Nantes -Atlantique proposée à la consultation du publique est encore plus permissive que celle de 2021 car elle autorise, pour les vols qui vont subir ' des incidents indépendants de la volonté ' des compagnies aériennes, l'atterrissage ou le décollage pendant les heures de couvre-feu. Un couvre -feu c'est l'interdiction totale de décoller ou d'atterrir sauf problème de sécurité ou sanitaire pendant les heures concernées. Tous les autres motifs ne sont pas acceptables et donc ne peuvent pas être supportés par des riverains qui subissent déjà trop de nuisances durant la journée. Aussi, je demande une protection beaucoup forte des populations concernées et donc un durcissement du couvre-feu et non pas une autorisation quasi illimitée d'atterrir ou de décoller pendant le couvre-feu. Je souhaite obtenir une réponse écrite aux cas suivants en lien avec les nouvelles autorisations de cet arrêté : 2° « un conflit social ou une manifestation, extérieurs à l'activité du transporteur » : - un vol retardé pour un conflit dans ou en dehors de l'aéroport de départ ou d'arrivée sera-t-il autorisé à décoller ou atterrir pendant le couvre-feu ? 3° « une instruction d'un service du contrôle de la circulation aérienne modifiant la programmation horaire initiale d'un vol » : - vu l'augmentation importante des vols en retard de plus de 15 minutes (39% des vols en 2023, soit 10% de plus qu'en 2019), les avions concernés par ces décalages seront-ils autorisés à atterrir sur Nantes pendant le couvre-feu ? - un vol dérouté sur un autre aéroport pour cause de mauvais temps sur Nantes (89 vols en 2023 et déjà 19 pour 2024) pourra t- il revenir atterrir pendant le couvre-feu ? 4° « un problème d'ordre technique affectant l'aéronef qui échappe à la maîtrise effective du transporteur » : - un vol retardé pour panne temporaire sur un avion à Nantes ou sur un autre aéroport sera-t-il autorisé à se poser ou décoller pendant le couvre- feu ? 6° « un événement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol » : - un problème lié à l'enregistrement des bagages, une panne informatique, une alerte de sécurité, un problème lié à l'alimentation en kérosène à Nantes ou ailleurs ... ces évènements permettront-ils de décoller ou atterrir pendant le couvre-feu ? Si la réponse est oui à ces questions, j'en pose une autre : Merci d'indiquer les cas où les avions ne pourront pas décoller ou atterrir pendant le couvre-feu. Car les vols qui n'ont pas respectés le couvre-feu en 2022-2023 sont bien entendus « indépendants de la volonté des compagnies » : elles ne vont pas volontairement prendre du retard dans leurs décollages ou atterrissages pour mettre en péril leurs activités et générer des réclamations et des frais supplémentaires avec leurs clients. Avec ce nouvel arrêté, vous accentuez les nuisances déjà insupportables pour les habitants survolés, aussi je demande une protection beaucoup forte des populations concernées et donc un durcissement du couvre-feu et non pas une autorisation quasi illimitée d'atterrir ou de décoller pendant le couvre-feu. La réécriture de ce texte doit protéger les populations et non pas les compagnies aériennes. Cordialement</p>
----	------------	-------	--	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

53	08/02/2024	17:44	un couvre feu toujours plus permissif	Le COCETA et certains membres de la CCE ont demandé avant de publier l'arrêté pour avis, d'évaluer l'impact de ces motifs sur les vols sanctionnés par l'ACNUSA depuis la mise en place du couvre-feu. La DGAC et la Préfecture se sont étrangement défaussées et n'ont pas répondu positivement à cette demande depuis. En résumé : Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés
54	08/02/2024	20:32	Couvre-feu trop permissif	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, il serait vital d'abroger - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end; - le b) de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
55	09/02/2024	10:18	Un couvre feu plus permissif	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
56	09/02/2024	10:25	Non respect du couvre feu déjà trop court	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
57	09/02/2024	10:26	il y a trop de bruit, beaucoup trop de bruit	Le couvre feu n'est pas respecté. De surcroit il est trop faible : 6 heures de coupure ne suffisent pas au sommeil (recommandations OMS). Les avions ne respectent pas les couloirs aériens. Nous sommes situés en dehors de tout couloir aérien (rue XXX à XXX), ils passent pourtant au dessus de notre rue constamment Des rezéens excédés !

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

58	09/02/2024	14:37	Aéroport de Nantes 44	1- Beaucoup d'avions ne respectent déjà pas le couvre feu actuel. Or le couvre feu de minuit à 6 heures de matin n'est vraiment pas adapté, il est trop restreint ... 2- Les avions sont de plus en plus nombreux le trafic est en augmentation très sensible. 3- Les trajectoires sont éclatées, nous avons des avions en survol de notre maison trop souvent, ce n'était pas prévu. Donc les trajectoires définies ne sont pas du tout respectées. 4- Les travaux ne sont toujours pas commencés, depuis 4 ans !!. 5- Si on veut gêner le moins possible les riverains. ce n'est pas un allongement de la piste actuelle qu'il faut privilégier. Mais faire une piste perpendiculaire qui passe au-dessus des champs et non au-dessus des communes.
----	------------	-------	-----------------------	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

59	09/02/2024	15:35	Avis des 24 maires de Nantes Métropole - Projet d'arrêté modificatif de l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique	<p>Monsieur le Ministre, Un projet d'arrêté modificatif de l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique est soumis à la consultation du public. Par le présent courriel accompagné d'un courrier adressé par voie postale, nous tenions à vous apporter quelques remarques. A l'issue de la réunion de Commission Consultative de l'Environnement (CCE) du 15 janvier 2024, organisée à la demande des collectivités pour partager les recommandations formulées par l'ACNUSA, les 24 maires de Nantes Métropole ont adressé leurs observations en date du 19 janvier. Nous avons pris note de l'adaptation du projet d'arrêté qui tient compte de la majeure partie des observations et des recommandations issues de ce temps collectif. Pour autant, la rédaction, toutefois maintenue, de l'article IV. b) qui ne fait pas obstacle notamment au décollage des aéronefs par anticipation pour des « raisons indépendantes » du transporteur nous semble encore sujette à caution. Il en est de même quant à l'article IV. c) alinéa 6° qui conserve au titre des raisons indépendantes de la volonté du transporteur « l'exploitation de l'aéronef au sol ». Ce projet d'arrêté modificatif s'inscrivant à « droit constant », il aurait été souhaitable que le dossier mis à la consultation du public soit complété d'une évaluation et d'une actualisation des effets socio-économiques de la mesure telle que mise en place en 2021 au regard des autres scénarii qui avaient été présentés et exclus à cette date. Certaines dispositions nouvellement introduites par ailleurs dans le projet d'arrêté modificatif prévoient notamment que les services de l'aviation civile seront informés en temps réel d'un potentiel mouvement pendant la période du couvre-feu et pourraient dès lors s'y opposer. En outre, les compagnies aériennes se voient également imposées de transmettre aux services de l'administration dans un délai de deux jours ouvrés les éléments relatifs aux raisons du retard ou de l'anticipation d'un mouvement opéré entre minuit et 6 heures. Nous serons particulièrement attentifs et attachés à l'information et au suivi de l'application de l'arrêté et des dispositions ci dessus. A cet égard, nous souhaitons qu'à l'issue de la saison estivale soit organisée une réunion en présence des compagnies aériennes opérant à Nantes-Atlantique afin de nous assurer de la pleine efficacité des mesures prises pour réduire significativement le nombre de vols de nuit réalisés en dépit des règles édictées par le présent arrêté. Les échanges conduits au sein du groupe de suivi des vols de nuits, action portée par le concessionnaire actuel, figurant au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) ont vocation à être davantage partagés. Ce n'est qu'à ces conditions que nous gagnerons en confiance et en clarté quant à la capacité de l'État et du secteur aérien à réduire les impacts négatifs de Nantes-Atlantique. Nous souhaitons enfin dans le cadre du présent avis, rappeler que nous avons sollicité dans le cadre du socle commun porté par les 24 maires de Nantes Métropole, l'engagement de l'étude de nouvelles mesures de restriction et de protection (volume de protection environnementale, affectation des flottes sur les plages horaires critiques, encadrement et dimensionnement du trafic - vols - passagers, etc.) selon une approche réellement équilibrée visant à en mesurer les incidences socio-économiques, climatiques et santé. Il en est de même, des démarches d'étude indépendante en santé visant à objectiver les effets cumulés des projections de développement de la plateforme s'agissant du trafic escompté. Ces démarches pour lesquelles nous avons obtenu une décision favorable du Ministre, tant sur le fond que sur la forme, ne s'inscrivent pas à date dans le calendrier annoncé. L'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Nantes-Atlantique, dont l'entrée en vigueur est prévue fin 2024 - début 2025, n'a fait l'objet que d'une seule séance de travail partenarial en</p>
----	------------	-------	--	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

				<p>décembre dernier. Une seule réunion fixée au 28 février doit permettre la co construction des actions du PPBE que nous souhaitons légitimement à la hauteur de l'exigence visée de protection des populations exposées aux nuisances et pollutions, en termes de santé et d'environnement, affirmée dans le cadre du programme d'actions du PPBE métropolitain. Nous appelons légitimement l'État et la DGAC, aujourd'hui comme demain, à davantage de transparence et de dialogue avec l'ensemble des parties prenantes à travers une gouvernance renouvelée comme annoncée le Ministre des Transports, le 16 novembre dernier. Pour toutes ces raisons, Nantes Métropole souhaite donc réaffirmer dans le cadre de la mise à disposition du public, son avis réservé, sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique. Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre considération distinguée. Maire de Nantes Présidente de Nantes Métropole, Maire de Saint-Herblain, Maire de Vertou, Maire d'Indre, Maire de Brains, Maire de Rezé, Maire du Pellerin Maire de Sainte-Luce-sur-Loire, Maire de Carquefou , Maire de Bouaye, Maire de Sautron, Maire de La Montagne, Maire de Couëron, Maire de Saint-Léger-les-Vignes, Maire d'Orvault, Maire de Bouguenais, Maire de Saint-Aignan de Grandlieu, Maire de Thouaré-sur-Loire, Maire de Saint-Jean-de-Boiseau, Maire de la Chapelle-sur-Erdre , Maire des Sorinières, Maire de Mauves-sur-Loire, Maire de Saint-Sébastien-sur-Loire, Maire de Basse-Goulaine</p>
--	--	--	--	--

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

60	09/02/2024	17:31	Un couvre-feu beaucoup trop permissif. Il faut que ça change (surtout l'été)	Nous sommes les sacrifiés, ceux que l'on écoute pas : - l'état a ignoré les scrutins de 2016 'pour' le transfert NDDL, - l'état a consulté pour le réaménagement NA en 2018, il a ignoré les remarques des citoyens et a retenu la solution du monde économique. Les infractions au couvre-feu sont quasi quotidiennes en été. Un vrai cauchemar pour les survolés. Il faut que ça change avec une application stricte du couvre-feu. Je m'interroge sur le traitement de nos avis sur ce document très technique. Pour que la forme soit valide, je recopie l'avis partagé par le Coceta à ses membres. A savoir : Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
61	09/02/2024	17:31	modification du couvre feu	Le couvre feu ne respecte pas le temps nécessaire pour un sommeil réparateur. Ce dernier doit être de 8h sans bruit intense (bruit d'un avion passant au dessus de ma maison 88 dB). Chaque matin je suis réveillée par la rafale d'avions décollant et atterrissant. Respecter le couvre feu serait déjà une étape qui faut faire évoluée rapidement. Je souhaite pouvoir avoir du calme avant minuit et après 6h. Quand ce gouvernement arrivera à admettre que l'avion c'est polluant, bruyant et surtout gaspille beaucoup d'énergie. Quant y aura t il des taxes sur le kérosène et tva sur les billets. Peut-être que l'énergie est plus utile au quotidien que pour faire du tourisme bon marché.
62	09/02/2024	17:58		Extension du couvre feu avec respect strict
63	09/02/2024	18:13	Un couvre-feu trop permissif et pas efficace	Le couvre-feu actuel n'est pas suffisamment respecté et son amplitude est trop courte (moins de 8h). Aujourd'hui, on a un couvre-feu qui permet à une compagnie de reprogrammer un vol retardé pour une raison indépendante de sa volonté. Pas assez restrictif et trop de nuisances pour les riverains. Surtout l'été. Aussi, le couvre-feu n'est pas efficace et il accentue les nuisances en limite des plages horaires : la fréquence des avions augmente de manière très significative avant 23h et après 6h. Je prends pour moi l'avis partagé par le Coceta à ses membres qui précise : Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

64	10/02/2024	06:57	Allongement et respect du Couvre feu	Du lundi au Dimanche, toute l'année, le matin à partir de 6h00 les avions décollent les 1 après les autres, toutes les 2 minutes, jusqu'à 7h00, infecte en période estivale. Insonorisation de notre maison partiellement efficace: le bruit est sourd. Comment se reposer? Quitter saint Aignan, pendant les vacances
65	10/02/2024	08:37	Développement économique local et régional	Ce projet d'arrêté pour modifier l'arrêté du 28 septembre 2021 dans un sens encore plus restrictif me paraît être une mauvaises chose pour les raisons suivantes : - je suis pour le progrès économique et cet arrêté serait un frein économique de plus - toute grande métropole et région doit avoir un aéroport digne de ce nom pour se développer, sans toutes ces contraintes qui n'en finissent plus ! - toute grande métropole et région doit avoir un réseau de transport moderne, dont fait partie un aéroport Cordialement,
66	10/02/2024	08:50	Liberté de voyager	Je tiens à vous faire part de mon opposition à ce projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique). Personnellement, j'y vois une entrave à ma liberté de voyager. Pour moi, la liberté de circulation est un des droits fondamentaux de toute société moderne. Je pense rejoindre l'avis d'une grande majorité de nantais, français et européens. Voyager permet de découvrir le monde, s'enrichir de nouvelle cultures, communiquer avec d'autres peuples... Merci de ne pas mettre de nouveaux freins à nos libertés, qui se réduisent davantage chaque jour !
67	10/02/2024	08:53	Liberté de voyager	Je tiens à vous faire part de mon opposition à ce projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique). Personnellement, j'y vois une entrave à ma liberté de voyager. Pour moi, la liberté de circulation est un des droits fondamentaux de toute société moderne. Je pense rejoindre l'avis d'une grande majorité de nantais, français et européens. Voyager permet de découvrir le monde, s'enrichir de nouvelle cultures, communiquer avec d'autres peuples... Merci de ne pas mettre de nouveaux freins à nos libertés, qui se réduisent davantage chaque jour !
68	10/02/2024	08:54	Liberté de voyager	Je tiens à vous faire part de mon opposition à ce projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique). Personnellement, j'y vois une entrave à ma liberté de voyager. Pour moi, la liberté de circulation est un des droits fondamentaux de toute société moderne. Je pense rejoindre l'avis d'une grande majorité de nantais, français et européens. Voyager permet de découvrir le monde, s'enrichir de nouvelle cultures, communiquer avec d'autres peuples... Merci de ne pas mettre de nouveaux freins à nos libertés, qui se réduisent davantage chaque jour !

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

69	10/02/2024	09:05	Pensez à l'avenir	Ce projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) n'est pas bon pour l'avenir. Les nuisances évoquées vont progressivement se réduire avec l'arrivée d'avions moins polluants et moins bruyants. Ces nuisances sont donc condamnées à l'obsolescence programmée ! Cela s'appelle le progrès technologique tout simplement. Il ne faut pas hypothéquer notre avenir à tous.
70	10/02/2024	09:08	Pensez à l'avenir	Ce projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) n'est pas bon pour l'avenir. Les nuisances évoquées vont progressivement se réduire avec l'arrivée d'avions moins polluants et moins bruyants. Ces nuisances sont donc condamnées à l'obsolescence programmée ! Cela s'appelle le progrès technologique tout simplement. Il ne faut pas hypothéquer notre avenir à tous.
71	10/02/2024	09:11	Pensez à l'avenir	Ce projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) n'est pas bon pour l'avenir. Les nuisances évoquées vont progressivement se réduire avec l'arrivée d'avions moins polluants et moins bruyants. Ces nuisances sont donc condamnées à l'obsolescence programmée ! Cela s'appelle le progrès technologique tout simplement. Il ne faut pas hypothéquer notre avenir à tous.
72	10/02/2024	09:58	Un couvre-feu qui facilite la vie des compagnies, pas celle des riverains !	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger: - Le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et 9 heures le week-end. - Le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté afin de s'assurer de l'application stricte du couvre-feu. - Le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté afin de s'assurer de l'application stricte du couvre-feu. - Le d) et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés.
73	10/02/2024	12:02	Modernisation de l'aéroport	Le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) ne traite pas de sujets autrement plus importants. Ce qui m'étonne. Rien que du négatif ! Comme la nécessité de moderniser cet aéroport, qui n'est plus du tout aux normes, ce qui donne une image négative de Nantes et de la région, diminuant son attractivité. Comme l'absence d'ILS (atterrissage aux instruments), pour une raison qui m'échappe totalement. Car l'ILS permet d'améliorer la sécurité, d'atterrir du 1er coup sans avoir besoin de remettre les gaz (source de nuisances sonores et polluantes),... Tout aéroport digne de ce nom possède ce type d'équipements il me semble ! Bref, il est plus que temps de moderniser cet aéroport et non pas d'apporter de nouvelles normes contraignantes.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

74	10/02/2024	14:30	Déni de démocratie de la DGAC dans sa volonté de maintenir cet aéroport sur son site	La DGAC a défendu pendant 30 ans l'obligation de déménager cet aéroport pour des raisons sécuritaires, de santé publique, d'environnement. Aujourd'hui pousser par un gouvernement, trouillard du mot 'écologie', la DGAC arriverait à nous faire croire que cet aéroport est bien placé, viable économiquement et sans danger pour la population. Il y a longtemps que nous avons arrêté d'avoir confiance dans cette institution, incapable de se mettre en OPPOSITION au gouvernement et de défendre, par des mesures fiables, validées par un institut indépendant, l'importance de protéger les 100 000 personnes survolées. Attendons nous l'accident pour commencer à repenser un déménagement ?. Depuis 5 ans, nous vivons dans le Grand N'IMPORTE QUOI : augmentation hauteur d'approche à l'atterrissage, allongement de la piste, report de l'ILS.... Nous vivons dessous, nous subissons tous les jours, nous ne VOULONS pas de réaménagement de cet aéroport. Infoutu capable de prendre une décision, on nous a demandé notre avis : Alors respectons la parole, arrêtons de nous faire avaler des couleuvres, car le dossier nous le métrisons parfaitement et nous continuerons à défendre notre santé/sécurité face au laxisme et à l'intérêt économique
75	10/02/2024	15:17	Non au projet de la nouvelle mouture du couvre-feu de Nantes-Atlantique	Cette nouvelle écriture va permettre un feu vert d'ouverture quasi générale de l'aéroport de Nantes pour les atterrissages et décollages 24 heures sur 24 puisque tous les vols en retard seront autorisés à se poser sur l'aéroport . Ce n'est plus un couvre-feu . Donc je demande dans l'intérêt de la santé des populations survolées d'abroger ce nouvel arrêté et demande une réécriture plus sévère que celle de 2021 conformément à la demande du ministre des transports. Seuls sont à conserver les vols sanitaires et/ou en lien avec un problème de sécurité aérienne.
76	10/02/2024	15:17	Intérêt général d'une infrastructure aéroportuaire moderne	Voici mes quelques réflexions concernant ce projet d'arrêté. L'intérêt général d'avoir une infrastructure aéroportuaire moderne et pleinement opérationnelle me semble devoir primer sur les nouvelles restrictions envisagées. Il n'existe qu'un seul aéroport international important dans la région, celui de Nantes. Je ne comprends pas pourquoi les personnes qui s'estiment réellement importunées par les nuisances ne quittent pas le secteur impacté en déménageant tout simplement. De plus, les nuisances générées par tout aéroport sont amenées à s'amenuiser avec la dernière génération d'avions et encore davantage avec les prochaines. Il faut faire confiance à la technologie pour atténuer ces désagréments qui se limitent à une petite partie de la population locale. Il y a toujours plus de normes, de contraintes dans tous ces domaines. Aucune stabilité Il me semble également important d'évoquer l'impact des mesures de cet arrêté dans le développement économique. L'attractivité de notre région ne pourrait qu'en subir les conséquences. Ce qui serait dommageable aux générations futures. Quel est donc le problème d'avoir un aéroport international ? Je ne comprends pas l'objet de cet arrêté en fait.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

77	10/02/2024	15:32	Propositions de modifications du projet d'arrêté du couvre-feu de l'aéroport de Nantes-Atlantique	<p>Le ministre des transports s'est engagé à une réécriture de l'arrêté du couvre-feu pour renforcer la protection des riverains et de la population survolée. Force est de constater que les modifications apportées à l'actuel arrêté ouvrent la possibilité aux compagnies aériennes de contourner cette interdiction et de trouver nombre de raisons pour ne pas respecter ce couvre-feu. Afin que ce texte puisse mieux répondre à l'objectif fixé par le ministre, nous proposons les modifications ci-dessous. Point a du IV : l'amplitude horaire du couvre-feu, actuellement de seulement 6h (0h à 6h) doit augmenter pour permettre le respect du temps de sommeil des riverains. Point c du IV : supprimer notamment dans « sont notamment considérés... » car ce terme indique que la liste n'est pas exhaustive et laisse la place à toute autre raison non évoquée. Préciser dans les points 2,5 et 6 (conflits ou évènements) non prévisibles Pour le point 4, parler de problème inopiné. Point d du IV laisse la porte ouverte à de nombreux mouvements non sanctionnés pendant le couvre-feu. En effet, les compagnies pourront dans ce cadre énoncer des raisons des retards ou décalages horaires, difficilement vérifiables dans un laps de temps limité par les services de la DGAC. Il est donc nécessaire d'annuler cet article d afin d'éviter une profusion de vols pendant le couvre-feu. Président de l'ACSAN</p>
78	10/02/2024	16:47	Proposition modification arrête	<p>Point a du IV : l'amplitude horaire du couvre-feu, actuellement de seulement 6h (0h à 6h) doit augmenter pour permettre le respect du temps de sommeil des riverains. Point c du IV : supprimer notamment dans « sont notamment considérés... » car ce terme indique que la liste n'est pas exhaustive et laisse la place à toute autre raison non évoquée. Préciser dans les points 2,5 et 6 (conflits ou évènements) non prévisibles Pour le point 4, parler de problème inopiné. Point d du IV laisse la porte ouverte à de nombreux mouvements non sanctionnés pendant le couvre-feu. En effet, les compagnies pourront dans ce cadre énoncer des raisons des retards ou décalages horaires, difficilement vérifiables dans un laps de temps limité par les services de la DGAC. Il est donc nécessaire d'annuler cet article d afin d'éviter une profusion de vols pendant le couvre-feu.</p>
79	10/02/2024	16:47	Proposition modification arrête	<p>Point a du IV : l'amplitude horaire du couvre-feu, actuellement de seulement 6h (0h à 6h) doit augmenter pour permettre le respect du temps de sommeil des riverains. Point c du IV : supprimer notamment dans « sont notamment considérés... » car ce terme indique que la liste n'est pas exhaustive et laisse la place à toute autre raison non évoquée. Préciser dans les points 2,5 et 6 (conflits ou évènements) non prévisibles Pour le point 4, parler de problème inopiné. Point d du IV laisse la porte ouverte à de nombreux mouvements non sanctionnés pendant le couvre-feu. En effet, les compagnies pourront dans ce cadre énoncer des raisons des retards ou décalages horaires, difficilement vérifiables dans un laps de temps limité par les services de la DGAC. Il est donc nécessaire d'annuler cet article d afin d'éviter une profusion de vols pendant le couvre-feu.</p>

80	10/02/2024	20:07	<p>Nous appelons votre attention sur les effets que nous considérons calamiteux de « l'innovation administrative » ayant instauré, par arrêtés ministériels, des restrictions d'exploitation en « programmation » exonérant les compagnies aériennes de leurs responsabilités si leurs retards n'étaient pas volontaires. Lors de la présentation de plusieurs projets d'arrêtés ministériels, l'administration de l'aviation civile a expliqué que son objectif était de permettre des retours tardifs d'aéronefs à leurs bases en cas de circonstances exceptionnelles. La DGAC a précisé que la rédaction de l'arrêté permettrait une gestion stricte, appuyée sur la jurisprudence relative aux droits des passagers. Ces nouveaux arrêtés ministériels portant « couvre-feu en programmation » sont entrés en vigueur au printemps 2022 et ce que nous craignons est arrivé avec un nombre de débordements extrêmement important en arrivées et au départ des aéroports concernés. Cette situation est source de tensions locales importantes et d'une perte de confiance dans l'administration de l'aviation civile. Or, l'introduction de son innovation juridique est entrée en vigueur au moment de la reprise des trafics alors que le secteur n'était pas en mesure d'assurer une reprise aussi rapide. La conséquence a été une très forte dégradation de la ponctualité des vols. L'administration ayant laissé à penser que les restrictions d'exploitation pouvaient être simplement en programmation (et non en exécution), nous avons connu depuis le printemps 2022 des débordements inédits sur la plupart des aéroports français, et en particulier Nantes Atlantique Les retours d'expériences de cette innovation administrative extrêmement négatifs ont conduit le ministre délégué aux transports à s'engager à reprendre de manière fondamentale le sujet des restrictions d'exploitation de l'aéroport de Nantes-Atlantique après avoir concerté les clauses environnementales de la prochaine concession avec les collectivités territoriales concernées. Ils ont également conduit les autorités suisses et les autorités françaises à annoncer leur intention de reprendre le sujet pour l'aéroport de Bâle- Mulhouse. Malgré cette situation, nous constatons que l'administration et des directions d'aéroports continuent à envisager de nouvelles mesures simplement en programmation au mépris de la réalité opérationnelle, au seul motif que cela serait compliqué de faire autrement. Nous demandons donc de ne pas attendre que la section du contentieux du Conseil d'État se prononce sur les contentieux engagés par certaines compagnies sanctionnées à Nantes-Atlantique ou Bâle-Mulhouse pour sécuriser la manière dont l'administration traduit les engagements ministériels. Il ne nous semble plus possible de continuer à rédiger des arrêtés ministériels indiquant une règle stricte en article 1, pour aussitôt écrire en article 2 que cette règle n'est pas applicable si les retards n'ont pas été de la volonté du transporteur, en continuant avec un article 3 listant de nombreux cas d'exemption, pour finir avec un article 4 listant les dérogations possibles. De telles rédactions conduisent les compagnies aériennes à chercher les limites au détriment des collectivités et populations impactées par leurs débordements. Nous demandons une relecture attentive des arrêtés ministériels pour mettre fin aux situations de tensions locales qui ont été créées; et notamment sur ce projet d'arrêté à Nantes Atlantique Dans ce contexte délétère, nous relevons que les compagnies aériennes à l'origine du plus grand nombre de débordements s'attachent à expliquer à leurs passagers et à la presse que leurs retards sont essentiellement dus au contrôle aérien français. Ce constat n'est pas celui dressé par EUROCONTROL qui communique depuis des mois sur la question de la ponctualité des vols en appelant les opérateurs (compagnies aériennes / assistants d'escale/ sociétés aéroportuaires / services du contrôle aérien) à un travail plus collaboratif entre eux et avec les coordonnateurs nationaux des vols pour que</p>
----	------------	-------	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

				<p>la planification et la programmation des vols soient soutenables et respectées. Les enjeux opérationnels sont bien identifiés. Nous considérons que l'administration de l'aviation civile française a mieux à faire que de monter les opérateurs les uns contre les autres pour échapper à leurs propres responsabilités. La DGAC a mieux à faire que de chercher à opposer les passagers aux contrôleurs aériens et/ ou aux populations riveraines ; elle s'est engagée en décembre 2022 dans une charte de la ponctualité. Il lui appartient de s'engager pour que la programmation des vols sur les aéroports français soit réellement soutenable et respectée. Les aléas inhérents au transport aérien sont parfaitement bien identifiés ; ils doivent être pris en compte dans la programmation des rotations journalières des aéronefs et des équipages. Nous demandons donc que pour Nantes Atlantique soit imposé un couvre-feu strict avec les seules dérogations de vols sanitaires et gouvernementaux inscrits dans la loi et aucune possibilité de vols basculants pour quelque motif que ce soit.....</p>
--	--	--	--	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

81	11/02/2024	09:20	Un couvre-feu toujours plus permissif	Dans l'intérêt des 100000 citoyens (dont je fais partie) survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 h en semaines et à 9h le WE ; le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; le c) du IV de l'article 1er de l'arrêter AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; le d) et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêter n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents sont abrogés. Nous vous remercions de respecter le bien-être physique et mentale des populations survolées, c'est VOTRE DEVOIR.
82	11/02/2024	13:13	Arrêté liberticide	Ce projet d'arrêté représente selon moi une atteinte à la liberté de voyager. C'est donc une atteinte à un droit fondamental : la libre circulation de tous. Merci donc de ne pas encore aggraver la situation, qui me paraît assez ubuesque comme cela.
83	11/02/2024	13:19	Encore des contraintes, toujours plus de contraintes	Comme s'il n'y avait pas assez de normes et de contraintes ! Il ne faut pas amplifier les contraintes qui pèsent sur notre économie. Ce que ferait des modifications de l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) Plutôt qu'ajouter encore des modifications négatives, ne serait-il pas plus judicieux de revenir en arrière sur les dispositions de cet arrêté ? Et comme le disait fort justement Pompidou en 1966 : 'Arrêtez d'emmerder les Français ! Il y a trop de lois dans ce pays, on en crève, laissez-les vivre, et vous verrez ça ira beaucoup mieux.'

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

84	11/02/2024	19:13	Rendre UNE FOIS POUR TOUTE le couvre-feu EFFICACE dans l'intérêt des populations survolées	Protéger les populations riveraines de l'aéroport urbain Nantais ainsi que les populations survolées contre les nuisances aériennes NE DOIT PAS ETRE QU'UN AFFICHAGE de marketing politique. Il est temps de rendre UNE FOIS POUR TOUTE le couvre-feu EFFICACE dans l'intérêt des populations survolées ; c'est une ASSOLUE PRIORITE Ce projet d'arrêté DEVIENT PLUS PERMISSIF QUE LE PRECEDENT OU 560 VIOLATIONS depuis avril 2022 et à ce jour ont été observées. Je ne vois pas votre problème dans la rédaction de ce nouvel arrêté si ce n'est de vouloir embrouiller les populations riveraines et surtout ne rien faire pour les protéger. Un couvre-feu doit être STRICT, SIMPLE ET CLAIR : les vols sont interdits de 23 heures à 7 heures en semaine et de 23 heures à 8 heures le week-end (exceptés les vols sanitaires ou les atterrissages pour raisons de sécurité) De la même manière l'article R412-28 du code de la route définit en UNE LIGNE l'interdiction de circuler en sens interdit. Il prévoit que tout véhicule (motorisé ou non) ne peut emprunter une voie marquée d'un sens interdit, sous peine de commettre une infraction. C'est SIMPLEMENT et STRICTEMENT et PARFAITEMENT clair Ainsi : Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés
85	11/02/2024	20:08	Aéroport avec des avions	A-t-on encore le droit de prendre l'avion dans la région ? Encore des règles plus restrictives envisagées, notamment pour la plage horaire. Cela n'en finit pas ! De plus, un aéroport c'est conçu pour les avions ! Merci de nous laisser voyager en avion sans toutes ces contraintes
86	11/02/2024	20:30	un couvre feu toujours plus permissif	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

87	11/02/2024	20:46	Plus de couvre feu et changement des couloirs aériens	Suite à la décision d'abandon de Notre Dame des Landes malgré un vote majoritaire pour le transfert, le gouvernement a juste fait part de mépris vis à vis de la population de Nantes. Habitant Carquefou depuis peu, nous subissons tous les jours le défilé d'avions qui nous survolent de 6H à 0H non stop. Cette situation dégrade notre sommeil et notre tranquillité. Encore nous ne sommes pas considérés dans une zone impactée par le PEB donc je n'imagine pas ce que subissent les habitants en aval. Comment pouvez-vous ignorer la santé des gens et ne pas mettre un couvre feu dau moins 8H. Tous les matins en semaine ou presque nous sommes réveillés à 6h par l'avion DHL et le week-end c'est 7H... Le maintien de l'aéroport à Bouguenais est un non sens total et pourri la vie de centains de milliers de personnes. Il faut donc le modifier ou changer le couloir aérien nord sud en le deviant par exemple au dessus de la Loire. Bref il existe des solutions qui sont ignorées au profit des compagnies aériennes qui polluent l'environnement et la vie des gens.
----	------------	-------	---	--

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

88	12/02/2024	11:27	Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique	<p>La rédaction de cet arrêté comporte nombre d'imprécisions et de fausses informations. Le titre : Cet arrêté ne porte pas sur un aérodrome de loisir local mais sur un aéroport international. Il ne porte pas sur la restriction d'exploitation puisque dans ses modifications il comporte d'avantage d'occasions de violer son application. Dans le cadre d'une approche équilibrée, la période concernée par l'arrêté doit concerner 50% de la journée, nous en sommes au quart. L'analyse bénéfice économique versus risque de santé n'est pas étayée. La protection des 100 000 survolés et le coût social de la dégradation de leur santé, doivent être pris en compte, elles ne le sont pas du tout. Vous évoquez en préambule ' de nouvelles mesures de restrictions environnementales sont entrées en vigueur le 8 avril 2022 conformément aux conclusions de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée menée en 2020'. Cette étude n'existe pas puisqu'elle doit être réalisée par le concessionnaire après signature de la concession. Sauf erreur de ma part, il n'y a pas eu de signature. Vous évoquez le droit constant alors que la situation évolue dramatiquement vers la dégradation de vie des survolés puisque les perspectives de développement du trafic pour l'été 2024 sont exponentielles. Vous osez écrire dans ce contexte dans votre note explicative : Ces améliorations rédactionnelles n'ayant pas vocation à modifier la nature du couvre-feu actuel - ou plus largement n'ayant pas de « conséquence réelle en matière de capacité ou d'exploitation ». Bien au contraire, elles améliorent la capacité opérationnelle de l'infrastructure et son exploitation en favorisant l'impunité en cas violation du couvre-feu. L'amplitude horaire du couvre-feu que vous proposez, de seulement 6h (0h à 6h) ne répond pas aux recommandations médicales qui prévoient 8 heures de sommeil pour les adultes, 12-16 heures pour les nouveau-nés et 8 à 10 heures pour les adolescents. Je vous invite à lire le rapport de l'ADEME qui évalue à 6,1 Milliards d'Euros par an en France, le cout social du bruit, avec entre autre l'espérance de vie des riverains diminuée de 3 ans. A lire également l'étude 'Débats' et la proposition de loi à L'Assemblée Nationale de XXX du parti présidentiel. Seul un couvre feu de 23 heures à 7 heures en semaine et de 23heures à 9 heures les samedis et dimanches sera acceptable. La mission de la DGAC est-elle de nous faire crever à petit feu ? Le principe de reprogrammation possible des vols est à bannir. L'ACNUSA par deux fois a rédigé deux notes concernant cette anomalie à Nantes-Atlantique. L'arrêté doit prévoir et garantir une application stricte du couvre-feu à Nantes Atlantique. Après la ZAD de NDDL, voilà l'aéroport de Nantes : Il faut en finir avec les zones de non droit. Nous ne sommes pas des sous-citoyens. Oui, il faut accélérer la procédure de sanction. Les compagnies payent d'abord les 40 000 euros d'amende, elles réclameront après. Je note que les contrôleurs du ciel sont en sous effectifs ou en incompetents puisque le nouveau ministre des Transports devra évaluer si au moment de la déclaration, il s'agit d'un évènement indépendant de la volonté du transporteur. J'espère qu'il est informé que l'an passé il y a eu plus de 300 violations du couvre-feu à Nantes et qu'il va avoir du pain sur la planche. Il serait temps que porteurs d'une mission de service public, DGAC et Préfecture se rappellent qu'ils sont garants de la sécurité des citoyens, de l'intérêt général et des institutions républicaines et non au service des lobby économiques. Copie à revoir dans son intégralité.</p>
----	------------	-------	--	--

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

89	12/02/2024	12:57	Restriction d'exploitation de l'aéroport Nantes Atlantique	J'habite le quartier Chantenay Depuis quelques années les décollages sont de plus en plus nombreux au dessus de ce quartier. A cause des décollages au ras des toits et à la chaîne, il n'es plus possible de laisser les fenêtres des chambres ouvertes la nuit : bruit infernal et pollution de l'air. En été c'est encore pire car les décollages sont multipliés (période de congés) et les canicules (impossible d'aérer car trop de bruit). Donc double peines générées par le transport aérien ...
90	12/02/2024	18:25	Un couvre feu toujours plus permissif !!	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
91	13/02/2024	07:26	Un couvre-feu toujours plus permissif !	Dans l'intérêt des 100000 citoyens survolés à basse altitude , j'exige d'abroger : -Le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end . -Le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu. -Le d) et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés .
92	13/02/2024	08:47	Bon encadrement	Bonjour Je trouve que mieux encadrer les possibilités de départ est un bon décret. les heures d interdiction de vol me semble cohérent . Cet arrêter me paraît être un bon équilibre entre la santé et les obligations d exploitation
93	13/02/2024	14:44	Un couvre feu ne sert à rien s'il n'est pas respecté	Le texte en l'état pose problème pour les points suivants: - le couvre feu n'est pas assez long, il faut respecter les préconisations de 8h de sommeil pour la santé des riverains et le calme de la zone protégé. Donc le couvre feu devrait être de mon point de vue de 9h minimum. - les compagnies auront toujours une bonne raison indépendante de leur volonté de ne pas respecter le couvre feu (elles ne sont notamment pas maitre des décollages dans les aéroports ni des conditions météo). Il faut donc interdire sans exception le non respect du couvre feu (le seul cas éventuellement serait un problème de sécurité qui impose de poser dans les plus brefs délais un avion en urgence)

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

94	13/02/2024	14:52	Consultation couvre feu aéroport Nantes Atlantique	<p>Habitante du quartier Doulon à Nantes depuis plus de 40 ans, les nuisances sonores liées au trafic aérien sont de plus en plus importantes, à certains moments de la journée les avions passent toutes les 2 minutes et ce pendant plus d'une heure. Je ne vous parle pas du soir où le trafic est intense jusqu'à 23h au moins. Nous sommes pourtant en basse saison et dès le mois d'avril le trafic va plus que doublé ce qui signifie plus de temps de répit dans la journée et des vols jusqu'à plus de minuit. Je ne comprends pas qu'on accepte qu'une partie de la population subisse en permanence de tels nuisances qui ont des effets néfastes sur la santé. Je suis pour la mise en place d'une limitation de trafic, avec interdiction de survoler Nantes avec des appareils anciens et bruyants et la mise en place d'un vrai couvre feu de 22h à 7 h du matin avec de vrais sanctions pour les compagnies sans dérogations possibles. La bascule d'une partie du trafic pourrait se faire sur l'aéroport de Rennes, encore faudrait-il que l'état et les acteurs économiques qui pour la plupart ne sont pas concernés par les nuisances acceptent. Il est plus facile de sacrifier les populations que d'affronter les compagnies low cost et je ne vous parle pas des dégâts sur l'environnement. Depuis l'abandon par manque de courage politique de notre Dame des Landes, la situation ne fait que se dégrader pour les riverains, il ne faut pas oublier que les nantais étaient là bien avant l'arrivée des compagnies low cost, un peu de courage dans vos décisions.</p> <p>Cordialement</p>
----	------------	-------	--	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

95	13/02/2024	15:14	Commencé par faire respecter la loi puis restreindre jusqu'à la fermeture cet aéroport qui tue.	Face aux pollutions : - sonores donc du sommeil, - atmosphériques respiratoires, - rejet de CO ² donc de dérèglement climatique, - de sobriété énergétique, - pollutions des sols, - ressources hydriques, Cet aéroport urbain TUE, diminue l'espérance de vie de la population, de la faune et de la flore. Il constitue un écogénocide. C'est une évidence intime que chacun éprouve dès qu'il s'éloigne du spectre faussement économique. En effet cet argument est fallacieux. L'économie pourrait se développer sans lui, sainement mais autrement. Offrez un avenir à nos ENFANTS, à VOS enfants : fermez cet aéroport régional, devenu inique aujourd'hui et encore davantage demain. Par conséquent je relaie à minima les demandes de l'association de la COCETA à savoir : Le COCETA et certains membres de la CCE ont demandé avant de publier l'arrêté pour avis, d'évaluer l'impact de ces motifs sur les vols sanctionnés par l'ACNUSA depuis la mise en place du couvre-feu. La DGAC et la Préfecture se sont étrangement défaussées et n'ont pas répondu positivement à cette demande depuis. En résumé : Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés. Vous aurez à vous expliquer, tôt ou tard sans pouvoir dire que vous ne saviez pas et que votre participation fut minime ou bien pour le bien économique commun. Sauvez des vies, sauvez les enfants.
96	13/02/2024	21:21	Nuisances liées aux avions au dessus de Nantes	Bonjour J ' habite à Toutes Aides , à l'Est de NANTES . Le survol des avions est depuis un an un vrai problème : de bruit d'abord les avions qui sont trop bas et de largage de kérosène que je retrouve en pulvérisation sur mes vitres régulièrement . C'est incroyable de laisser autant d'avions survoler une ville . Quand il y aura un accident ce sera une vraie catastrophe
97	13/02/2024	21:34	un couvre feu strict et strictement respecté	Il n'est plus temps de laisser au trafic aérien toute liberté de nuire a la planète et aux riverains des aéroports. Dans l'intérêt des 100 000 habitants survolés à basse altitude et de tous les autres impactés par la gabegie aérienne, je pense nécessaire d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés merci
98	14/02/2024	11:32	Aéroport Nantes-Atlantique	Le projet d'arrêté doit mieux préciser les dérogations à la plage de couvre-feu, et non étendre cette plage. Le couvre-feu est une mesure d'exception et doit le rester. Il convient de rappeler que l'Aéroport Nantes-Atlantique est un équipement structurant du territoire. Son développement s'est fortement réduit par la mise en place du couvre-feu, ce qui pénalise les entreprises ligériennes.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

99	14/02/2024	11:43		Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés ;
100	14/02/2024	11:57	Remarque sur la consultation publique relative au couvre-feu de Nantes Atlantique	Il est impératif de conserver une activité économique durable sur notre territoire. Le couvre-feu limite le développement économique. Les impacts d'un couvre-feu coercitif seront majeurs. Il faut limiter les nuisances pour les riverains. Le seul chemin possible qui concilie économie, tourisme et environnement est celui de dispositions constructives ambitieuses qui préservent les riverains.
101	14/02/2024	11:58	un couvre feu toujours plus permissif !!!!	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 h en semaine et à 9 h en WE - le b) et le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre feu - le d) et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés. Nous demandons un respect strict des personnes survolées pour protéger leur santé et leur qualité de vie. Assumez votre décision d'abandon de NDDL !!!
102	14/02/2024	12:09	couvre feu beaucoup trop permissif et sanctions non appliquées !!!	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 h en semaine et à 9 h en WE le b) et le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre feu le d) et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés. Nous demandons un respect strict des personnes survolées. Préserver leur santé est une priorité absolue. ASSUMEZ VOS RESPONSABILITES qui sont grandes après l'abandon du projet NDDL !!!

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

103	14/02/2024	13:02	Contre la restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes Atlantique	<p>Les enjeux contre la restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes Atlantique sont nombreux et vont pénaliser l'activité économique de la région : Il est nécessaire de : - Rechercher un juste compromis entre protection des habitants survolés et maintien d'une activité aérienne : Il est crucial de trouver un équilibre entre les intérêts des riverains en termes de tranquillité et de qualité de vie et la nécessité de maintenir une activité aérienne qui contribue au développement économique de la région et à la connectivité internationale. - Maintenir des horaires de couvre-feu en l'état : Les horaires de couvre-feu actuels sont le résultat d'un processus de concertation et de régulation visant à limiter les nuisances sonores pour les habitants proches de l'aéroport. Modifier ces horaires pourrait créer des tensions et des déséquilibres dans la vie quotidienne et économique de la région. - Clarifier le fonctionnement du couvre-feu et des dérogations possibles : Il est essentiel de clarifier les modalités d'application du couvre-feu ainsi que les conditions dans lesquelles des dérogations peuvent être accordées, afin d'assurer une application juste et équilibrée de la réglementation. - Appliquer de manière stricte le couvre-feu pour les compagnies : Une application stricte du couvre-feu pour les compagnies aériennes est nécessaire pour garantir le respect des réglementations et la réduction des nuisances sonores pendant les heures sensibles. - Rappeler à tous le rôle moteur de l'aéroport pour le territoire, ses entreprises et son attractivité : Nantes Atlantique joue un rôle crucial en tant que hub économique et de transport pour la région. Les restrictions excessives pourraient compromettre son attractivité pour les entreprises et les voyageurs, entraînant des répercussions économiques négatives pour toute la région !</p>
104	14/02/2024	13:11	Préserver un équilibre	<p>Il est indispensable de protéger les populations survolées, l'arrêté actuel est là pour ça. Dans cet objectif de protection des populations, on pourra également noter de nombreuses recherches et travaux d'amélioration techniques sur les sources d'émissions ou les moyens de protection par des acteurs Ligériens engagés. C'est pourquoi, il est aussi indispensable de préserver notre compétitivité qui représente de l'emploi et pas seulement dans les filières aéronautiques mais à l'échelle de toute la région et de toutes les entreprises qui y sont installées. Ce besoin de clarification ne doit pas devenir une boîte de pandore pour revenir sur un accord préalable, l'aéroport est et doit rester un point fort de l'attractivité du territoire.</p>
105	15/02/2024	14:59		<p>Le développement de l'aéroport de Nantes Atlantique a fortement contribué au désenclavement du territoire et au renforcement de son attractivité. Ce développement s'est largement appuyé sur les avions postés, permettant de relier le territoire à de nombreuses destinations en France et en Europe. Un durcissement de la réglementation visant à augmenter le durée du couvre-feu remettrait en cause ce modèle. En tant que citoyen et acteur économique j'y suis farouchement opposé. Une limitation du couvre-feu entre 00:00 et 06:00 heures permettrait de prendre en considération les nuisances sonores sans mettre en péril la pérennité de Nantes Atlantique.</p>

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

106	15/02/2024	15:55	Aéroport Nantes-Atlantique : consultation publique pour le couvre-feu	Mes commentaires : Point a du IV : l'amplitude horaire du couvre-feu, actuellement de seulement 6h (0h à 6h) doit augmenter pour permettre le respect du temps de sommeil des riverains. Point c du IV : supprimer « notamment » dans « sont notamment considérés... », car ce terme indique que la liste n'est pas exhaustive et laisse la place à toute autre raison non évoquée. Les points 2,5 et 6 (conflits ou évènements) sont non prévisibles. Point d du IV laisse la porte ouverte à de nombreux mouvements non sanctionnés pendant le couvre-feu. En effet, les compagnies pourront dans ce cadre énoncer des raisons des retards ou décalages horaires, difficilement vérifiables dans un laps de temps limité par les services de la DGAC. Il est donc nécessaire d'annuler cet article d, afin d'éviter une profusion de vols pendant le couvre-feu.
107	15/02/2024	22:03	Approbation du projet d arrêté	J'approuve ce projet d'arrêté. En effet, il est important de protéger les riverains du bruit et d'avoir le courage de contraindre le trafic aérien pour éviter qu'il n'augmente, au vu de son impact climatique.
108	15/02/2024	23:30	La santé plutôt que le porte-monnaie	La santé devrait toujours être une priorité, sans négociation possible. C'est simple mais il semblerait que cela soit dur à comprendre. Quel est le coût pour une société des maladies ou pire des morts prématurées associées à des activités économiques ? Quel est le coût pour une société d'enfants dont le sommeil serait perturbé chaque nuit pour une supposée Économie ? Quel est le coût du travail de nuit pour un-e salarié-e et sa vie personnelle ? Les réponses à ces questions existent et les ignorer est criminel.
109	16/02/2024	08:40	Protéger les populations et maintenir l'activité économique	Il est indispensable de maintenir l'activité économique et donc d'assurer une ouverture suffisante pour conserver les compagnies aériennes qui domicilient des avions sur la base de Nantes (car on sait que cela génère des emplois sur le territoire). Par ailleurs, les entreprises ligériennes qui souhaitent exporter doivent avoir l'assurance de pouvoir se rendre dans le monde. L'aéroport de Nantes sert alors de pré ou post acheminement. Une restriction horaire rend impossible les correspondances avec les grandes liaisons. En complément, la juste protection des riverains doit être assurée, et donc pas par la réduction de la plage horaire mais par des moyens physiques plus efficaces.
110	16/02/2024	09:28	L'expansion de l'aéroport Nantes Atlantique a joué un rôle clé dans l'ouverture de la région	L'expansion de l'aéroport Nantes Atlantique a joué un rôle clé dans l'ouverture de la région et l'amélioration de son attractivité. Cette croissance repose principalement sur l'utilisation des avions postés, offrant des liaisons vers de multiples destinations en France et à travers l'Europe. Toutefois, l'introduction de réglementations plus strictes concernant l'extension des heures de couvre-feu menacerait ce système. En tant que résident et participant à l'économie locale, je suis totalement contre une telle mesure. Une restriction du couvre-feu de minuit à 6 heures du matin serait un compromis équilibré, qui considérerait les préoccupations liées au bruit tout en préservant l'avenir de l'aéroport de Nantes Atlantique.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

111	16/02/2024	11:11	Aéroport de Nantes Atlantique	Le couvre-feu entre 00:00 et 06:00 heures est amplement suffisant. Un durcissement de celui-ci ne rendrait pas service aux citoyens nantais et aux entreprises. Soyons flexibles au lieu de toujours durcir les règles.
112	16/02/2024	11:30	opposition à une extension supplémentaire du couvre-feu	En tant que citoyen de la métropole, je refuse ce projet de durcir les conditions d'exploitation des compagnies aériennes sur l'aéroport de Nantes et d'étendre la plage du couvre feu, déjà bien contraignantes entre 00 et 06h. Cela remettrait en cause la position de hub de notre ville pour certaines compagnies et limiterait dès lors l'offre au départ de Nantes avec pour conséquence moins de lignes et de créneaux à disposition des habitants de la région d'une part et d'autre part moins de passagers entrants limitant l'essor économique de la région. Il n'est pas question de casser notre attractivité, beaucoup d'emploi dans la région y sont liés!!

113	16/02/2024	12:22	<p>2024/01 - PROJET MODIFICATIF DE L'ARRETE 'COUVRE-FEU' DU 28 09 2021 APPLICABLE A L'AEROPORT NANTES ATLANTIQUE - AVIS DE LA COMMUNE</p>	<p>Rapporteur : Monsieur XXX Exposé : Suite à la proposition, émise par les 24 maires de la Métropole en février 2019, d'un couvre-feu pour répondre aux enjeux de santé et permettre le repos des riverains de l'aéroport Nantes Atlantique, un arrêté de restriction d'exploitation a bien été signé le 28 septembre 2021 et est entré en vigueur depuis le 8 avril 2022. En interdisant les mouvements d'avion entre 00h et 6h du matin, l'arrêté constituait une étape importante dont devaient bénéficier les riverains suite à la décision de l'Etat de maintenir et moderniser l'activité aéroportuaire sur le site de Nantes Atlantique. L'application de l'arrêté s'est avérée problématique puisque depuis sa mise en oeuvre, en moins de deux ans, 482 procès-verbaux d'infraction ont été établis par les services de la DGAC. Le Ministre des Transports a initié en octobre 2023 une concertation et a reconnu l'ambiguïté de l'écriture actuelle de l'arrêté en proposant le 16 novembre dernier de « renforcer la mise en oeuvre en clarifiant l'arrêté par un modificatif ne pouvant porter que sur des modifications mineures d'ordre technique ». Une première proposition d'arrêté modificatif a alors été établie par les services de la DGAC et portée à la connaissance des membres de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport le 15 janvier 2024 en prévision d'une consultation publique qui se déroulera, de façon numérique, du 5 au 25 février 2024. L'ACNUSA, autorité statuant sur les infractions commises par les compagnies aériennes, a réagi en indiquant que « la rédaction nouvellement proposée ne permet pas de renforcer la mise en oeuvre du couvre-feu existant et risque au contraire d'aboutir à l'effet inverse en offrant la possibilité aux transports de s'exempter de leurs responsabilités dans un nombre de situations plus important que ce qui est actuellement admis ». Les représentants des collectivités locales et des associations ont exprimé le 15 janvier les mêmes objections. Il est en effet impératif que le modificatif de l'arrêté ne contienne aucune rédaction risquant une régression des règles d'application annihilant les efforts de pédagogie conduits par l'ACNUSA et les démarches positives engagées par un nombre encore trop limité de compagnies aériennes. Depuis une deuxième version de l'arrêté modificatif nous a été adressé, ce mardi 31 janvier, par les services préfectoraux. Par cette délibération, le Conseil municipal de la Ville de Bouaye, réuni ce 1er février 2024, souhaite faire connaître son avis dans le cadre de la courte consultation numérique : Si la disposition nouvelle (article IV e) visant le signalement et la justification, sous 48h, par la compagnie aérienne du manquement à la restriction d'exploitation est potentiellement une avancée intéressante pour inciter encore davantage de compagnies à respecter les règles et prendre les mesures nécessaires, et le cas échéant, permettre aussi de réduire les délais d'application des sanctions, il reste néanmoins que certains aspects de l'arrêté modificatif doivent être supprimés, entre autres : - L'article IV - b qui autoriserait les vols programmés entre 6h30 et 9h à atterrir ou décoller avant 6h si cela était 'anticipé pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur'. Cela n'est pas acceptable, considérant que les opérateurs doivent pouvoir mettre en oeuvre des mesures dites raisonnables s'agissant de vols programmés. - L'article IV - c 6°alinéa qui autoriserait à déroger à la restriction d'exploitation si 'un évènement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol' survenait. Si un tel évènement survient, qui peut certes engager la responsabilité des autorités aéroportuaires ou de la compagnie aérienne, il ne doit en aucun cas légitimer une infraction à la restriction horaire des mouvements sur l'aéroport de Nantes Atlantique. Par ailleurs, il est demandé, dès à présent,</p>
-----	------------	-------	---	--

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

				<p>l'engagement de l'étude de nouvelles mesures de restriction et de protection (volume de protection environnementale, affectation des flottes sur les plages horaires critiques, encadrement et dimensionnement du trafic - vols - passagers, etc.) selon une approche réellement équilibrée visant à en mesurer les incidences socio-économiques, climatiques et santé. Il est proposé au Conseil municipal, Vu l'avis de la Commission Affaires générales et Citoyenneté du 24 janvier 2024, - De porter l'avis exposé ci-devant au registre numérique de la concertation organisée du 5 au 25 février 2024 Le Conseil municipal, après délibération, à l'unanimité : - Porte l'avis exposé ci-devant au registre numérique de la concertation organisée du 5 au 25 février 2024.</p>
--	--	--	--	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

114	16/02/2024	17:03	Un couvre-feu toujours plus permissif !	CETA et certains membres de la CCE ont demandé avant de publier l'arrêté pour avis, d'évaluer l'impact de ces motifs sur les vols sanctionnés par l'ACNUSA depuis la mise en place du couvre-feu. La DGAC et la Préfecture se sont étrangement défaussées et n'ont pas répondu positivement à cette demande depuis. En résumé : Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
115	16/02/2024	18:51	Un couvre feu toujours plus permissif	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
116	16/02/2024	19:59	Un couvre feu toujours plus permissif !	Le COCETA et certains membres de la CCE ont demandé avant de publier l'arrêté pour avis, d'évaluer l'impact de ces motifs sur les vols sanctionnés par l'ACNUSA depuis la mise en place du couvre-feu. La DGAC et la Préfecture se sont étrangement défaussées et n'ont pas répondu positivement à cette demande depuis. En résumé : Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
117	17/02/2024	10:43	Un couvre-feu toujours plus permissif	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens (dont je fais partie) survoles à basse altitude et exposés à des nuisances qui abîment notre santé ,nous exigeons d'abrèger *le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté prévoyant un couvre-feu d'une amplitude inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end. *le b) du IV de l'article 1er afin de s'assurer de l' APPLICATION STRICTE du COUVRE-FEU . *le c) du IV de l'article 1er afin de s'assurer de L'APPLICATION STRICTE du COUVRE-FEU . *le d) et le e) du IV de l'article 1er n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

118	17/02/2024	11:04	quand santé publique et adaptation au dérèglement climatique se rejoignent	<p>Bonjour Un témoignage en trois temps: 1. Pour avoir vécu à Nantes à côté du jardin des plantes pendant un peu plus de 10 ans et à Bouguenais depuis bientôt deux ans, je peux assurer que la cartographie du plan d'exposition aux bruits est obsolète. Il me semble urgent et nécessaire pour fonder les décisions sur des informations objectivées et actualisée de l'actualiser précisément Ces deux secteurs figurent sur un même niveau de nuisance, ce qui est absolument faux. pourquoi? 2. je n'ai jamais eu de problème de sommeil du fait des nuisances sonores des avions lorsque je vivais à Nantes. J'habite un immeuble récent (livré en 2021 donc construit aux normes phoniques liées à l'aéroport). Je suis réveillée depuis deux ans tous les matins où le sens du vent amène les avions à décoller vers Nantes avec le premier avion, vers 6h05. mes fenêtres sont fermées, je porte des boules quies. Pour information ou rappel, l'OMS considère comme durée de sommeil de référence pour une bonne santé 8h00 quotidienne. En été inutile d'imaginer dormir avec une fenêtre ouverte. Combinons nuisance sonores aériennes et effet thermos des constructions d'avant la RT 2020 (qui ne traitent pas correctement le confort climatique d'été), vous vous retrouvez avec une plage de sommeil théorique de 6 heures (alors que l'OMS recommande 8h) dans un appartement à 33 degré. Il est impératif de disposer à minima de 8h de sommeil théorique possible les weekends afin de reprendre des forces. Les vols des weekends sont majoritairement des vols de loisir. 3. Le GIEC informe depuis plus de 50 ans. Accroître le trafic aérien signifie non pas adaptation ou résilience, non pas intelligence collective, mais fuite en avant. Merci pour votre attention. Bien sincèrement</p>
119	17/02/2024	14:49	un couvre feu encore plus permissif, les 100 000 riverains complètement oubliés	<p>Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;</p>
120	18/02/2024	10:42	Virage à droite vers Bouaye	<p>Bonjour Habitant le quartier de l'Etier/ Sénaigerie à Bouaye, j'aimerais savoir pourquoi les avions virent à droite systématiquement lorsque leurs destinations sont plein sud (Maroc, Portugal...) ? Les nuisances sont en effet très fortes Merci Ps: n'hésitez pas à me faire une réponse technique... j'ai en effet mon brevet théorique avion</p>

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

121	18/02/2024	16:59	Un couvre feu toujours plus permissif	Le COCETA et certains membres de la CCE ont demandé avant de publier l'arrêté pour avis, d'évaluer l'impact de ces motifs sur les vols sanctionnés par l'ACNUSA depuis la mise en place du couvre-feu. La DGAC et la Préfecture se sont étrangement défaussées et n'ont pas répondu positivement à cette demande depuis. En résumé : Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
122	18/02/2024	17:00	Un couvre feu toujours plus permissif !	Le COCETA et certains membres de la CCE ont demandé avant de publier l'arrêté pour avis, d'évaluer l'impact de ces motifs sur les vols sanctionnés par l'ACNUSA depuis la mise en place du couvre-feu. La DGAC et la Préfecture se sont étrangement défaussées et n'ont pas répondu positivement à cette demande depuis. En résumé : Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
123	18/02/2024	17:21	Un couvre feu toujours beaucoup trop permissif !!!	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
124	18/02/2024	21:03	Non à cet arrêté liberticide	Merci de nous laisser prendre l'avion pour voyager tranquillement. Assez de toutes ces contraintes, ce toutes ces réglementations...
125	19/02/2024	11:52	Sommeil	L'OMS recommande un minimum de 8h consécutives de sommeil, le couvre-feu devrait donc être envisagé de 23h à 7h du matin. De plus les dérogations devraient être très restrictives, le texte me parait trop vague et les amendes jusqu'à ce jour ne sont pas réglées par les compagnies aériennes.
126	19/02/2024	17:33	Diminution de la qualite de l'offre	"Baisse de la qualité des dessertes": En raison des sanctions les compagnies ont modifié leur programme de vol pour ne plus programmer des vols après 22H30. Cela a modifié la qualité des destinations desservies et des horaires proposes et pousse les clients a transiter via Paris , ce qui encore plus dommageable pour l'environnement.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

127	19/02/2024	17:46	Perte de productivité	Alors que d'autres plateformes aéroportuaires européennes permettent aux compagnies aériennes d'opérer jour et nuit, l'aéroport de Nantes prévoit des mesures qui ont pour objectif de restreindre d'avantage l'activité des compagnies aériennes. Les appareils exploités par celles-ci représentent des investissements considérables dans une industrie où le taux de marge est extrêmement faible. Les restrictions horaires réduisent de façon conséquente l'utilisation des avions et leur amortissement, pouvant contraindre les compagnies à baser leurs appareils sur d'autres aéroports où les conditions sont plus favorables au transport aérien.
128	20/02/2024	09:56	Traffic Nantes atlantique dégradant la santé des survolés	Bonjour, Il n'existe pas d'impératifs assez forts pour passer outre les règles, aussi quand des avions survolent les populations en période de couvre-feu c'est toujours et encore au nom du sacro-saint business. Le vacarme des engins de 50 tonnes répandant leur fumées sur les populations est scandaleux, tout cela pour plus de trafic, de développement afin de satisfaire au dépaysement des promeneurs avec valisettes, mais surtout d'engranger du chiffre (alors tant pis pour les survolés). Non, les compagnies n'ont pas d'impératifs assez forts pour enfreindre ce couvre-feu. Ils ont appris à interpréter, reformuler les règles. Cet aéroport n'a rien à faire au sein d'une agglomération, dont le foncier revient naturellement aux citoyens, aux familles. OUI à une forte extension du couvre-feu, cela s'impose, laissez-nous dormir, laissez-nous vivre, laissez-nous profiter de notre cadre de vie.
129	20/02/2024	10:12	- Eviter de décourager les compagnies de desservir Nantes	Les restrictions de plus en plus importantes, le manque d'investissement et la forte médiatisation des actions contre le transport aérien, font de l'aéroport de Nantes, un aéroport dont l'avenir est incertain et sur lequel il est difficile pour les compagnies aériennes d'investir. Ainsi d'autres aéroports du territoire sont plus attractifs, et la baisse d'investissement des compagnies aériennes fait peser un risque important sur la connectivité et l'attractivité de la métropole nantaise.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

130	20/02/2024	10:15	Non, le projet d'arrêté ne répond pas à la demande des habitants !	<p>Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés ;</p> <p>Habitant.e.s de Rezé, nous constatons une très nette augmentation des nuisances liées aux décollages des avions depuis l'aéroport. Depuis maintenant de longs mois, les avions décollant de l'aéroport Nantes Atlantique passent quotidiennement au-dessus du quartier de la Houssais, générant des nuisances sonores très élevées : nous ne pouvons (par exemple) pas poursuivre une conversation lors de leur passage. Les trajectoires problématiques dans ce quartier sont principalement relevées pendant le décollage des avions, lors de leur virage vers le sud, qui s'effectue maintenant au-dessus des quartiers La Houssais / Saint Paul, ce qui n'était pas le cas auparavant. En plus des trajectoires problématiques, l'augmentation du nombre de vols constatée est très importante. Les prévisions futures ne prévoient en aucun cas une diminution ou un plafonnement des vols : à une époque où l'écologie doit être le coeur de toutes nos préoccupations, il est grand temps d'agir pour diminuer le trafic aérien. Enfin, le non respect du couvre feu est systématique. Nous demandons un renforcement de la réglementation pour qu'il puisse enfin être respecté. Nous demandons également une extension des horaires du couvre-feu, permettant de respecter les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé en matière de sommeil, soit 8h00 pour un adulte. Les horaires actuels du couvre-feu entre minuit et 6h00 du matin ne permettent pas aux habitants de bénéficier d'une durée de sommeil suffisante et génèrent d'ailleurs une très forte concentration de vols au décollage et à l'atterrissage entre 23h30 et minuit et entre 6h et 6h30. Nous vous remercions de prendre en considération cette alerte partagée par un grand nombre de rezéennes et de rezéens, et nous tenons à votre entière disposition pour plus de détails ou un relevé des vols aux trajectoires problématiques</p>
131	20/02/2024	10:46	Des résultats positifs pour le couvre feu actuel	<p>Le couvre-feu actuel a réalisé des objectifs en baissant les vols de nuit de 81% en 2023 par rapport à 2019 et de 6% entre 2023, malgré une offre en progression de 14%. Cette tendance semble se poursuivre avec une diminution importante sur les premières semaines de l'année.</p>
132	20/02/2024	11:06	Privilégier les compagnies aériennes basées	<p>On constate une forte augmentation des atterrissages pendant le couvre-feu de compagnies non basées ou occasionnelles limitant ainsi les efforts effectués par les compagnies aériennes basées. Il serait profitable pour le territoire de privilégier les compagnies aériennes qui basent leurs avions sur l'aéroport et qui ainsi investissent sur le long terme pour le développement économique de la métropole nantaise</p>

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

133	20/02/2024	12:11		Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le d) et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés.
134	20/02/2024	13:04	Rôle indispensable de l'aéroport dans la desserte et l'attractivité du territoire qui contribue au développement économique et à l'emploi dans la région	La recherche d'un juste compromis entre la protection impérieuse des populations survolées et le maintien d'une activité aérienne. Au-delà du couvre-feu, les travaux de modernisation de l'aéroport doivent être lancés rapidement pour permettre de diminuer l'impact de l'aéroport sur les riverains. La nécessité de maintenir les horaires du couvre-feu en l'état (sans quoi il y a un risque de dégrader les conditions de service et la compétitivité de l'escale nantaise) Le besoin, comme le prévoit à juste titre la modification, de clarifier le fonctionnement du couvre-feu et de bien préciser les dérogations possibles tout en étant plus strict avec les compagnies qui ne respecteraient pas les règles. L'indispensable rôle de l'aéroport dans la desserte et l'attractivité du territoire. Moteur pour le développement des activités économiques et de l'emploi dans la région.
135	21/02/2024	11:22	Commentaires sur le projet de modification d'arrêté 'Couvre-feu' du 28/09/2021 aéroport de Nantes-Atlantique	La modification envisagée de l'arrêté ci-dessus mentionné, n'apportera aucune amélioration à l'arrêté existant et pourrait même s'avérer négatif par rapport à la nécessaire protection des riverains de l'aéroport. Au minimum, les modifications suivantes devraient être incorporées au projet : Point a du IV : l'amplitude horaire du couvre-feu, actuellement de seulement 6h (0h à 6h) doit augmenter pour permettre le respect du temps de sommeil des riverains. Point c du IV : supprimer notamment dans « sont notamment considérés... » car ce terme indique que la liste n'est pas exhaustive et laisse la place à toute autre raison non évoquée. Préciser dans les points 2,5 et 6 (conflits ou événements) non prévisibles Pour le point 4, parler de problème inopiné. Point d du IV laisse la porte ouverte à de nombreux mouvements non sanctionnés pendant le couvre-feu. En effet, les compagnies pourront dans ce cadre énoncer des raisons des retards ou décalages horaires, difficilement vérifiables dans un laps de temps limité par les services de la DGAC. Il est donc nécessaire d'annuler cet article d afin d'éviter une profusion de vols pendant le couvre-feu.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

136	21/02/2024	12:29	Détérioration de l'équilibre économique des compagnies aériennes.	Une modification du couvre-feu, va imposer aux compagnies de revoir leur programmation et de baisser de façon importante l'utilisation des appareils. Cette détérioration aura pour conséquence un désintérêt des compagnies aériennes qui quitteront Nantes pour des aéroports européens plus favorables au transport aérien. Cela entraînera des conséquences très négatives sur l'emploi, les compagnies aériennes basées employant plus de 1000 personnes dans la région et génèrent plus de 4000 emplois indirects. La connectivité de la métropole en souffrira avec l'abandon de plus de 70 destinations sur les 150 actuels.
137	21/02/2024	12:31	Impact écologique négatif	Un couvre-feu strict et le projet d'amendes en augmentation va inciter les compagnies à dérouter leurs avions. Les seuls aéroports ouverts la nuit étant les aéroports de Bordeaux, Toulouse ou Paris-CDG, cela entraînera des conséquences très négatives pour la satisfaction des clients et leur perception de l'accessibilité de la ville de Nantes. Le transfert de ces clients en bus jusqu'à Nantes et le rapatriement des avions à vide jusqu'à leur base, aura un coût écologique supplémentaire non négligeable.
138	21/02/2024	12:49	Retards et contrôle Aérien.	Le respect du couvre-feu est conditionné à la ponctualité des vols. Celle-ci est statistiquement affectée en grande partie en raison d'éléments extérieurs aux compagnies aériennes, et en particulier le contrôle Aérien qui souffre depuis de très nombreuses années d'un sous-investissement et de grèves très régulières. La quiétude des riverains et la connectivité de la métropole de Nantes ne peuvent être pénalisés par ce problème récurrent.
139	21/02/2024	12:57	Retards et contrôle Aérien.	Le respect du couvre-feu est conditionné à la ponctualité des vols. Celle-ci est statistiquement affectée en grande partie en raison d'éléments extérieurs aux compagnies aériennes, et en particulier le contrôle Aérien qui souffre depuis de très nombreuses années d'un sous-investissement et de grèves très régulières. La quiétude des riverains et la connectivité de la métropole de Nantes ne peuvent être pénalisés par ce problème récurrent.
140	21/02/2024	16:27	Un couvre feu trop court qui doit être respecté	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
141	21/02/2024	21:27	Contre	Je suis contre la restriction d'exploitation. Il faut au contraire élargir les plages pour favoriser le développement économique.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

142	21/02/2024	21:56	Fixer des règles	La proposition conduit à vider de son sens l'interdiction des vols de nuit. En effet la litanie des motifs, dont des motifs trop vagues comme les motifs 4, 5 et 6 : 4° un problème d'ordre technique affectant l'aéronef qui échappe à la maîtrise effective du transporteur ; 5° un événement susceptible d'affecter la sûreté ou la sécurité d'un vol ; 6° un événement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol. ouvrent la porte à trop de dérogations possibles. Un avion qui atterrit ou décolle sur ces horaires c'est réveiller des dizaines de milliers de personnes. Je suggère de les supprimer. Il faut mettre en balance le retard éventuel pour quelques dizaines de passagers et la nuisance pour des dizaines de milliers d'habitants. Il serait souhaitable également de rajouter que les vols qui assurent la correspondance avec des villes françaises situées à moins de 4 heures de train ne peuvent en aucun cas bénéficier de dérogation (donc notamment les vols Paris-Nantes).
143	21/02/2024	23:16	projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant sur la restriction d'exploitation c'est à dire le couvre feu de nuit de l'aérodrome de Nantes Atlantique.	Dans la situation de l'aéroport, 100 000 citoyens sont survolés à basse altitude, nous exigeons de retirer: - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été supprimés;
144	22/02/2024	09:27		Le projet de modification d'arrêté sur le couvre-feu pour l'aéroport de Nantes Atlantique vise à mieux encadrer les dérogations et améliorer son fonctionnement. La CCI Nantes St Nazaire est favorable à cette modification mineure car elle permet de maintenir en l'état les horaires actuels du couvre-feu tout en étant plus stricte sur son application. A l'occasion de la consultation, la CCI souhaite ainsi rappeler les enjeux suivants : - La recherche d'un juste compromis entre la protection impérieuse des populations survolées et le maintien d'une activité aérienne. Au-delà du couvre-feu, les travaux de modernisation de l'aéroport doivent être lancés rapidement pour permettre de diminuer l'impact de l'aéroport sur les riverains. - La nécessité de maintenir les horaires du couvre-feu en l'état (sans quoi il y a un risque de dégrader les conditions de service et la compétitivité de l'escale nantaise) - Le besoin, comme le prévoit à juste titre la modification, de clarifier le fonctionnement du couvre-feu et de bien préciser les dérogations possibles tout en étant plus strict avec les compagnies qui ne respecteraient pas les règles. - L'indispensable rôle de l'aéroport dans la desserte et l'attractivité du territoire. Moteur pour le développement des activités économiques et de l'emploi dans la région.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

145	22/02/2024	11:30	Nuisances sonores au pluriel	<p>L'extension du couvre feu devient une urgence sanitaire pour la qualité de sommeil des riverains. Il en sera de même demain avec un trafic ferroviaire renforcé (création d'une halte) qui va accuser la pollution atmosphérique (machines diesel) et créer des nuisances sonores à tous les habitants résidents à proximité. Avez-vous estimé l'impact en nombre d'habitants sur les 3 communes concernées : Nantes, Rezé et Bouguenais? Les humains méritent la même attention que la préservation de la faune, flore et zones humides. Merci de votre réponse Cordialement</p>
146	22/02/2024	11:59		<p>Le Conseil municipal prend acte de la volonté d'affermir le couvre-feu à court terme et ce à droit constant, pour autant, certains articles méritent d'être reformulés voire supprimés : - III) la classification en différents chapitres n'est plus en adéquation avec les éléments de certification des aéronefs, il est donc demandé d'instruire en tenant des indicateurs de performance acoustique des appareils, et d'ajuster les autorisations d'exploitation au regard de ceux-ci. - IV. b) autorisation de départs anticipés pour les vols programmés à partir de 6 h 30 et 9 heures : cela ne semble pas acceptable considérant que les opérateurs doivent pouvoir mettre en oeuvre des mesures raisonnables s'agissant des vols programmés au départ en lien notamment avec la COHOR ; - IV. c) l'exploitation de l'aéronef au sol étant sous la responsabilité de la compagnie aérienne, celle-ci ne peut pas s'en prévaloir. - IV.d) cette proposition paraît peu probable et peu opérante sans précisions complémentaires des services de la DGAC et n'aura sans doute pas d'effet significatif sur la réduction attendue du nombre de vols dérogeant au 'couvre-feu'. Plus globalement, le projet d'arrêté modificatif, comme il est rédigé dans sa version actuelle, ne répond pas totalement à l'objectif visé quant à la réduction significative voire la suppression des manquements. La disposition visant le signalement sous 48 h et la justification par la compagnie du manquement semble être une avancée intéressante pour inciter encore davantage les compagnies aériennes à respecter les règles et prendre les mesures nécessaires, si toutefois ces propositions sont mises en oeuvre et permettent de réduire les délais d'application des sanctions. Compte-tenu de la nécessité de mener une Etude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pour modifier plus significativement l'arrêté, en dehors du droit constant, le conseil municipal réitère son souhait de voir cette étude d'impact débuter dès le printemps 2024, pour le rendre effectif au plus tard à la période aéronautique estivale 2026. Par ailleurs, cette future EIAE ne saurait se dérouler sans tirer des éléments de bilan et d'évaluation de la première EIAE qui a mené au choix du scénario et à l'écriture actuelle de l'arrêté de restriction d'exploitation. Ces éléments doivent commencer à être travaillés, objectivés et partagés dès le printemps 2024 afin de nous inscrire sans tarder dans la préparation de cette future étude d'impact. De la même manière, il est nécessaire d'obtenir une analyse objectivée quantitative et qualitative des écarts constatés par la DGAC, instruits et sanctionnés par l'ACNUSA. Nous regrettons que cette analyse ne soit pas consultable au moment de cette consultation publique pour permettre une meilleure compréhension des enjeux par l'ensemble des parties.</p>

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

147	22/02/2024	13:22	M	Il faut conserver les plages horaires actuelles et ne pas les diminuer
148	22/02/2024	14:00		<p>Suite à l'abandon du transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes, des mesures de restrictions d'exploitations sont entrées en vigueur le 8 avril 2022 avec la mise en place d'un couvre-feu total entre minuit et 6h du matin et des restrictions pour les avions les plus bruyants entre 22h et 6h. Cet arrêté est une des conséquences nombreuses du non-transfert de l'aéroport et manifeste une volonté de préserver la population des nuisances sonores durant leur sommeil. L'association des Ailes pour l'Ouest favorable au transfert de l'aéroport a soutenu cet arrêté au motif d'une nécessaire prise en compte des demandes des populations riveraines les plus impactées. Ce soutien était toutefois conditionné à un couvre-feu de programmation entre minuit et 6h permettant le maintien d'une compétitivité de l'aéroport et la prise en compte d'une nécessaire adaptation pour les compagnies aériennes. Or, il s'avère que l'arrêté initial et certaines de ses formulations prêtaient à interprétation notamment les « raisons indépendantes de la volonté du transporteur » qui permettaient aux compagnies de s'exonérer de leur responsabilité. Dans ce contexte, les Ailes pour l'Ouest considèrent qu'une réécriture de l'arrêté est nécessaire afin de préciser ces conditions. Celles proposées dans l'arrêté nous paraissent claires et adaptées. 1° le déroutement d'un vol en raison d'une urgence sanitaire survenue à bord ; 2° un conflit social ou une manifestation, extérieurs à l'activité du transporteur ; 3° une instruction d'un service du contrôle de la circulation aérienne modifiant la programmation horaire initiale d'un vol ; 4° un problème d'ordre technique affectant l'aéronef qui échappe à la maîtrise effective du transporteur ; 5° un événement susceptible d'affecter la sûreté ou la sécurité d'un vol ; 6° un événement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol. Si ces 6 points nous semblent clairs, il apparaît toutefois plus difficile de déterminer des dérogations qui « auraient pu être évitées ou minimisées par des mesures raisonnables prises par le transporteur aérien » si elles ne sont pas davantage précisées au risque de laisser perdurer les différences d'interprétation de l'arrêté. Il nous semble indispensable de préciser ce qui est attendu par l'instance de contrôle, l'ACNUSA, afin que les compagnies sachent à quoi elles doivent répondre. En revanche, le point d à l'article I nous apparaît beaucoup trop permissif avec une obligation pour le transporteur de notifier au ministre, pas moins, la nécessité de déroger au couvre-feu y compris lorsque l'avion est en vol pour son dernier trajet de la journée. Il est impensable qu'une telle demande remonte à un ministre qui dans la plupart des cas n'aura pas le temps de se forger un avis et d'y répondre avant l'atterrissage de l'avion. Il apparaît beaucoup plus crédible de laisser l'appréciation de cette décision aux contrôleurs aériens qui ont la possibilité de dialoguer avec les pilotes et la compagnie y compris en vol, sous peine de voir les pilotes dérouter l'avion sur un autre aéroport en l'absence de réponse du ministre. Cela n'est pas raisonnable et apparaît même intenable pour les différentes parties prenantes en premier lieu la DGAC. Enfin, il nous semble qu'une évolution de l'arrêté permettant aux aéronefs non pas de bouger de leur point de stationnement mais bien de décoller à partir de 6h serait de nature à améliorer un peu les conditions d'exploitation de l'aéroport et sa compétitivité, de donner un peu de souplesse aux compagnies sans mettre à mal le respect du couvre-feu. En complément de ces remarques, l'association des Ailes pour l'Ouest souhaite vous alerter sur l'inacceptabilité d'un élargissement du couvre-feu qui mettrait à mal la compétitivité de l'aéroport et l'attractivité de la Région et plus largement du Grand Ouest. En effet, l'arrêté initial entré en vigueur le 8 avril 2022 s'est fait dans le cadre</p>

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

				<p>d'une concertation constructive et apaisée et a recueilli notre soutien au regard de la bonne volonté de l'exploitant et des compagnies. L'équilibre qui a été trouvé entre toutes les parties prenantes ne saurait être remise en cause sans une mobilisation forte de notre association. En effet, un élargissement du couvre-feu entrainerait : - Une perte de compétitivité de l'aéroport avec des compagnies dont les rotations seraient réduites et donc une diminution des dessertes ou des fréquences opérées. - Une concentration des vols dans des périodes en tout début de matinée et toute fin de soirée qui occasionnerait une gêne plus forte sur ces créneaux. - Un embouteillage au sol alors que les parkings avion sont déjà en saturation - Des risques de déroutement supplémentaires alors que l'absence d'ILS sur les accès en piste 21 pénalise déjà grandement les compagnies et les passagers (Près de 100 déroutements en 2023, déjà plus d'une vingtaine en 2024) avec une qualité de service évidemment très dégradée et un bilan carbone déplorable (retour à Nantes en car ou en voiture des passagers, retour à vide des avions...) - Des compagnies basées qui ont choisi Nantes pour se développer pourraient remettre en cause leurs stratégie au regard des contraintes trop fortes d'exploitation ce qui pénaliserait grandement la desserte du Grand Ouest puisqu'elles assurent près de la moitié des lignes directes au départ de l'aéroport Nantes-Atlantique. L'association des Ailes pour l'Ouest regroupe des citoyens, des représentants de collectivités et d'institutions, des dirigeants d'entreprise mobilisés pour la connectivité du Grand Ouest. Créée au moment du débat public en 2002/2003 sur le transfert de Nantes-Atlantique, l'association a été réactivée en 2012 et s'est fortement mobilisée à l'occasion du référendum de 2016 où elle a mené une campagne active et victorieuse pour le oui au transfert. Depuis la décision du gouvernement le 17 janvier 2018, elle s'est inscrite pour un réaménagement ambitieux de Nantes-Atlantique permettant de préserver la compétitivité du Grand Ouest avant un transfert qui apparaît d'ores et déjà inéluctable à terme.</p>
149	22/02/2024	14:00	Restriction exploitation	<p>Je suis contre la restriction des horaires d'exploitation. Cela aurait pour conséquence de limiter les nombres de destinations et freinerait la région et la ville de nantes économiquement. Il faut utiliser des avions plus modernes et moins bruyants.</p>

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

150	22/02/2024	14:46	Non a restrictions nouvelles pour l'aeroport !	Je ne suis pas d'accord pour limiter d'avantage le trafic de l'aéroport de Nantes. Nous sommes déjà très pénalisés en termes de liaisons avec l'Europe, d'un point de vue géographique, et l'économie des PME /ETI en souffre. Si on multiplie les restrictions nous allons avoir encore moins de liaisons avec l'Europe et en ce période de crise économique et de fortes défis pour les entreprises, il ne faut pas créer des handicaps ultérieurs à l'économie territoriale.
151	22/02/2024	14:50	Non a des restrictions d'horaires pour l'aéroport Nantes Atlantique	Il ne faut pas continuer à pénaliser l'activité de l'aéroport de Nantes. La région entière en souffrirait sans pour autant soulager véritablement les populations voisines. Il faut plutôt viser sur des avions de nouvelle génération, plus performantes, moins polluantes, moins bruyantes, plutôt que pénaliser usagers, vacanciers, hommes d'affaires, de la région et d'ailleurs
152	22/02/2024	15:22	ENQUETE AEROPORT AVIS	Je ne souhaite PAS une réduction de la période de couvre feu liée à l'aéroport de NA. Cette décision serait aberrante et totalement nuisible à l'attractivité du territoire et au bien être des riverains.
153	22/02/2024	15:59	Le repos des citoyens d'abord	Bonjour, il est important que les citoyens puissent avoir des horaires au calme sans bruit et que le couvre feu ne fasse l'objet d'aucune dérogation hors urgence. Toute tentative de contournement doit être punie, et tout départ en retard ne permettant pas l'arrivée avant l'horaire de couvre feu doit être considéré comme vol annulé.
154	22/02/2024	16:51	Avis négatif à cette nouvelle restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)	L'économie de la Loire-Atlantique est dynamique, son produit intérieur brut par habitant est le troisième plus élevé de France de province. La Loire-Atlantique doit pouvoir compter sur un aéroport d'envergure internationale et non d'un simple hangar !
155	22/02/2024	16:52	Avis négatif au projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)	L'économie de la Loire-Atlantique est dynamique, son produit intérieur brut par habitant est le troisième plus élevé de France de province. La Loire-Atlantique doit pouvoir compter sur un aéroport d'envergure internationale et non d'un simple hangar !
156	22/02/2024	17:12	Victimes malgré nous	Bonjour ! Je parle en ma qualité de victime de cet arrêté mais surtout pour dénoncer les agissements d'une compagnie en particulier : Volotea ! Le 23/07/2023 notre vol Athènes Nantes, parti avec 2h50 de retard d'Athènes, a du nous laisser dans la nuit à Toulouse ! Et retour le lendemain en car pour Nantes ! Cette compagnie nous a débarqué sans assistance, eau ou nourriture à Toulouse ! Je comprends l'arrêté pour les riverains, mais il faudrait de la souplesse pour les avions en retard ! C'était juste un avis personnel, pas de polémique de ma part ! Merci

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

157	22/02/2024	17:35	Sans titre	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés ;
158	22/02/2024	17:38	Consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)	Pour des raisons économiques, pour des raisons d'attractivité du territoire, il est essentiel de ne pas élargir les plages horaires de couvre-feu .
159	22/02/2024	17:50	Pour un couvre feu strict et non pas permissif	Dans l'intérêt des survolés à basse altitude, je souhaite que soit abrogé : -le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre feu d'une amplitude horaire inférieure à 8h en semaine et à 9h le weekend ; -le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre feu ; -c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre feu ; -le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés ;
160	22/02/2024	18:57	Avis consultation	Après avoir lu l'arrêté proposé par les services compétents, je constate que cela ne changera pas les désagréments subis par les communes de Saint Aignan et de Bouguenais et autres communes impactés par les nuisances sonores des avions. L'OMS recommande 8h de sommeil pour être en bonne santé : fatigue, cancer, espérance de vie etc. Même si les avions les plus bruyants sont interdits de survol entre 22h et 6h, le couvre à l'effet pervers de condenser les décollages sur un court timing de 6h et 8h principalement les weeks ends empêchant la population de pouvoir profiter de 8h de sommeil bien mérité après avoir travailler toute la semaine. De mon point de vu l'arrêté proposé même s'il est durci ne sera pas scrupuleusement respecté car ce la impacté le développement de l'aéroport. TM

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

161	22/02/2024	20:10	Problématique biaisée par des minorités agissantes	La restriction des horaires de mouvement, soit l'extension du fameux 'couvre-feu', va notamment aboutir à une concentration des 'mouvements' au détriment des riverains. Les minorités agissantes demanderont ensuite une réduction des mouvements à l'intérieur des créneaux quotidiens qui resteront autorisés. Ce sera sans fin. En cédant aux groupes de pression déclinistes, les Pouvoirs Publics ont fait fausse route qui conduit aujourd'hui à un débat totalement biaisé. Les statistiques de fréquentation de cet aéroport saturé sont la démonstration silencieuse du besoin qu'il y avait d'avoir dans l'ouest, un aéroport fonctionnel, éloigné du centre de la métropole.
162	22/02/2024	20:11	Non à l'extension du couvre-feu nocturne	Il faut encourager le développement économique de la région et non pas restreindre l'activité de l'aéroport de Nantes
163	22/02/2024	20:14	Problématique biaisée par des minorités agissantes	La restriction des horaires de mouvement, soit l'extension du fameux 'couvre-feu', va notamment aboutir à une concentration des 'mouvements' au détriment des riverains. Les minorités agissantes demanderont ensuite une réduction des mouvements à l'intérieur des créneaux quotidiens qui resteront autorisés. Ce sera sans fin. En cédant aux groupes de pression déclinistes, les Pouvoirs Publics ont fait fausse route qui conduit aujourd'hui à un débat totalement biaisé. Les statistiques de fréquentation de cet aéroport saturé sont la démonstration silencieuse du besoin qu'il y avait d'avoir dans l'ouest, un aéroport fonctionnel, éloigné du centre de la métropole.
164	22/02/2024	23:07		Je suis dirigeant d'un groupe de services à Nantes dont le groupe sur les 3/4 de la France représente 3600 salariés. Sans doute faut-il délocaliser dans une ville où nous aurons un aéroport digne de ce nom et disponible au maximum. Alors que nous avons une déserte tgv catastrophique Slts
165	23/02/2024	00:42	Lancer sous un mois (avril 2024) la procédure de réécriture juridique du texte de l'arrêté de couvre-feu (et non plus à droit constant)	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés ;

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

166	23/02/2024	07:26	Maintien du couvre feu de 0h à 6h	<p>Il est essentiel de maintenir un couvre-feu strict de 0h à 6h pour protéger les populations et conserver un aéroport de dimension internationale et un réel outil de développement économique. Un élargissement du couvre-feu n'est pas souhaitable car il aurait des conséquences sur les avions basés et donc un impact en terme d'emploi sur l'aéroport de Nantes Atlantique (environ 40 emploi par avion). En effet, une modification du couvre-feu entraînerait une diminution du nombre de rotations pour les avions basés, et les compagnies aériennes seraient dans l'obligation de les baser sur d'autres aéroports pour des questions de modèle économique. L'Etat pourrait inciter les compagnies à s'équiper progressivement d'avion de nouvelle génération (type NEO) qui sont moins bruyants (environ - 30% d'émissions acoustiques) pour limiter la gêne sonore sur les slots 22h00 à 24h et 6h à 7h</p>
167	23/02/2024	09:51		<p>Le Collectif des Citoyens pour le Transfert de l'Aéroport (COLTRAN), sans cesse favorable à une solution pérenne, réclame la relocalisation de la plateforme aéroportuaire du Grand Ouest dans un environnement adapté conformément à l'objectif premier du projet de transfert. Le COLTRAN réaffirme son opposition à toute forme de limitation de trafic afin de répondre à la demande croissante sur une zone de chalandise de plus de 8 millions d'habitants. Dans l'immédiat, le COLTRAN, soucieux des contraintes actuelles d'exploitation demande : 1°) la mise en oeuvre, avant 2027, d'une procédure d'approche 21 performante (type ILS ou LPV) afin d'accroître la sécurité et de réduire les effets négatifs sur les riverains et l'exploitation du site par conditions météorologiques défavorables. 2°) la stricte application de l'arrêté initial du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Nantes-Atlantique et s'oppose à toute extension du couvre-feu actuel. COLTRAN Collectif pour le Transfert de l'Aéroport</p>

168	23/02/2024	09:58	<p>Consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)</p> <p>_____ Contribution du Département de Loire-Atlantique Lors de sa venue en novembre dernier, le ministre des Transports a acté l'abandon de l'extension de la piste (coûteuse et peu efficace en termes de bruit) ainsi qu'une augmentation de l'enveloppe dédiée aux travaux d'insonorisation des logements, ce qui va dans le bon sens. Il a également annoncé une réécriture de l'arrêté encadrant le couvre-feu de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Dans le cadre de la consultation ouverte à cet effet, le Département de Loire-Atlantique tient à rappeler la priorité de son engagement dans ce dossier, à savoir la protection des populations. Cela concerne donc l'interruption du trafic pendant les heures de sommeil via un couvre-feu plus strict, un plafonnement du nombre de mouvements et le déplacement des équipements publics situés sous les couloirs aériens. Le Département reste particulièrement attentif à la situation du collège Marie-Marvingt de Bouguenais, dont les élèves et les équipes sont aujourd'hui quotidiennement survolés par des avions. Une solution rapide et efficace doit être trouvée pour permettre son déplacement sur un site échappant aux nuisances. Concernant l'arrêté qui fait l'objet de cette consultation, le Département constate l'amélioration de sa deuxième version, la première étant plus permissive que l'arrêté initial... Cette deuxième version va dans le bon sens mais n'est pas encore aboutie. A l'instar des 24 communes de Nantes Métropole, le Département de Loire-Atlantique demande une reprise de deux articles : - L'article IV. b), qui laisse aux transporteurs la possibilité d'invoquer « des raisons indépendantes » de leur volonté pour opérer des vols avant 6h, ce qui n'est pas acceptable. L'article IV. C) alinéa 6, qui accorde également une dérogation au prétexte trop flou d'« un évènement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol ». Dans un souci de transparence, il demande la publication des bilans des mouvements effectués à l'issue de chaque saison aéronautique et sa transmission en CCE. La durée du couvre-feu prévue par l'arrêté ne permet pas, par ailleurs, de respecter le minimum de 8 heures de tranquillité pourtant indispensable. Le Département propose donc l'élargissement du couvre-feu avec une entrée en vigueur à partir de 23h et une fin à 7h (au lieu de la tranche horaire minuit -> 6h). A noter, de nombreuses plaintes liées à son exploitation actuelle sont suscitées par une activité qui n'est pourtant pas prise en compte dans les études d'impact et les cartes de bruit : l'aviation de loisirs. Cette activité, dont les nuisances sont fortes pour les riverains de l'aéroport et les populations survolées, n'a pas d'obligation à s'opérer sur place. En conséquence, le Département de Loire-Atlantique demande la relocalisation de l'aviation de loisirs sur un site avec moins de contraintes. Il est également solidaire des 24 maires de la métropole nantaise quand ils sollicitent le lancement d'une « étude de nouvelles mesures de restriction et de protection (volume de protection environnementale, affectation des flottes sur les plages horaires critiques, encadrement et dimensionnement du trafic - vols - passagers, etc.) selon une approche réellement équilibrée visant à en mesurer les incidences socio-économiques, climatiques et santé ». Le principe est le même concernant les démarches d'étude indépendante en santé visant à objectiver les effets cumulés des projections de développement de la plateforme aéroportuaire. La contribution du Département de Loire-Atlantique pour cette consultation publique se veut comme un écho aux attentes du territoire pour une exploitation de l'aéroport de Nantes-Atlantique plus respectueuse des personnes exposées aux nuisances.</p>
-----	------------	-------	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

169	23/02/2024	11:20	Risque d'augmentation des Déroutements.	Avec l'augmentation des pénalités pour les compagnies aériennes, le nombre de déroutement va augmenter significativement et impacter la qualité de service au départ de la métropole Nantaise. Le nombre de déroutement est également en augmentation par le relèvement des minimas et l'absence d'ILS : Ainsi, en raison des conditions météorologiques adverses de très nombreux déroutements ont été enregistrés cet hiver. La volonté de mettre en application une approche satellitaire se heurtera aux investissements importants exigés aux compagnies aériennes, ainsi qu'au délai de mise en place qui se mesure en plusieurs années. Il est nécessaire de mesurer avec précision les conséquences d'un couvre-feu plus restrictif ainsi que l'absence d'investissement dans les procédures d'approche, qui vont faire de Nantes un aéroport perçu comme peu fiable
170	23/02/2024	11:20	Risque d'augmentation des Déroutements.	Avec l'augmentation des pénalités pour les compagnies aériennes, le nombre de déroutement va augmenter significativement et impacter la qualité de service au départ de la métropole Nantaise. Le nombre de déroutement est également en augmentation par le relèvement des minimas et l'absence d'ILS : Ainsi, en raison des conditions météorologiques adverses de très nombreux déroutements ont été enregistrés cet hiver. La volonté de mettre en application une approche satellitaire se heurtera aux investissements importants exigés aux compagnies aériennes, ainsi qu'au délai de mise en place qui se mesure en plusieurs années. Il est nécessaire de mesurer avec précision les conséquences d'un couvre-feu plus restrictif ainsi que l'absence d'investissement dans les procédures d'approche, qui vont faire de Nantes un aéroport perçu comme peu fiable

171	23/02/2024	14:37	<p>Monsieur le Ministre, Depuis septembre 2021, un couvre-feu a été mis en place afin de limiter les nuisances sonores subies par les riverains de l'aéroport urbain de Nantes-Atlantique. Or, depuis la mise en place du couvre-feu, les infractions se sont multipliées, avec plus de 400 infractions : 225 poursuites en 2022 et 243 en 2023 ! Ces infractions nuisent à la vie quotidienne et à la santé des riverains et sont intolérables. Ces infractions ont été permises par le flou juridique créé par la rédaction de l'arrêté de 2021. Si cet arrêté constituait en 2021 un premier pas dans la bonne direction, sa rédaction s'est révélée bancal et extrêmement permissive, permettant aux compagnies aériennes d'enfreindre le couvre-feu en invoquant des "raisons indépendantes du transporteur". Maires, élus du territoire, citoyens et parlementaires se mobilisent depuis plusieurs mois pour exiger un couvre-feu plus strict, qui ne permette plus aux compagnies aériennes de le bafouer. Dans ce cadre, les Services de l'Etat ont proposé une réécriture le 29 novembre 2023, qui a ensuite été retravaillée pour aboutir à la version du 29 janvier 2024 sur laquelle nous nous exprimons aujourd'hui, dans le cadre de la consultation publique. Premier point sur lequel je tiens à exprimer un profond désaccord relatif à l'objectif affiché de cette réécriture : malheureusement, cette nouvelle version proposée ne vise pas à interdire formellement les infractions au couvre-feu et donc à rendre le droit effectivement applicable. Il tend simplement à les réduire. Il convient au vu de l'expérience acquise sur l'aéroport de Nantes-Atlantique d'engager dès à présent les procédures permettant l'adoption d'un couvre-feu strict, seule mesure à même d'interdire formellement aux avions de décoller ou d'atterrir pendant la période du couvre-feu. En effet, le couvre-feu ne doit pas pouvoir être contourné sans cesse par les compagnies aériennes sans motifs impérieux. Cela étant posé, il convient dans la réécriture de l'arrêté de ne pas ouvrir de nouveaux droits à enfreindre à travers une liste de raisons indépendantes de la volonté du transporteur. En effet, comme je vous l'avais signalé précédemment, et comme l'ACNUSA l'avait confirmé, la réécriture de l'arrêté tel que proposée initialement risquait d'être encore plus permissive que l'arrêté actuel. Aussi, je soutiens l'introduction de la notion de "mesures raisonnables prises par le transporteur" afin d'encourager les compagnies aériennes à prendre toutes les mesures possibles pour éviter des retards, incidents, ou autres, qui pourraient conduire les compagnies aériennes à enfreindre le couvre-feu. La rédaction proposée devrait également permettre à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) de continuer à instruire les dossiers comme elle le fait actuellement, ce que la version initialement proposée ne permettait pas, comme nous l'avons regretté. En revanche, j'appelle à la suppression ou a minima à la réécriture du point 6° dans la liste des raisons indépendantes de la volonté du transporteur : "un événement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol." Cette formulation est en effet beaucoup trop vague et ouvre la porte à de nombreux abus de la part des compagnies aériennes, ce qui n'est pas acceptable. Il est par ailleurs absolument indispensable d'engager dès à présent les études d'approche équilibrée nécessaires à l'élargissement du couvre-feu. Ces études devront prendre en compte les effets sociaux et sur la santé au même titre que les bénéfices économiques et tenir compte des répercussions du bruit sur l'attractivité d'un territoire. En effet, comme le réclame l'ensemble du territoire concerné par le survol aérien, il est nécessaire de pouvoir travailler à l'élargissement du couvre-feu de 23h à 7h, pour permettre aux riverains de bénéficier de 8 heures de sommeil ininterrompues, durée recommandée par l'Organisation Mondiale de Santé (OMS). Pour pouvoir procéder à cette extension, ces études sont un préalable indispensable.</p>
-----	------------	-------	--

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

				<p>L'État doit par le lancement de ces études démontrer que sa mission principale est bien de protéger la santé des riverains, donnant ainsi un gage au territoire. La seule réécriture du couvre-feu ne saurait "régler" la problématique bien réelle des nuisances subies par le territoire. Il est nécessaire de mettre sur la table un calendrier clair, ainsi que des perspectives d'amélioration réelles. Le calendrier à date ne prend pas en compte ces démarches, ce que je regrette profondément et invite à corriger promptement. Je considère également comme essentiel d'assurer la transparence des mouvements effectués au sein d'un document rendu public et présenté à l'issue de la saison estivale, lors d'une réunion en présence des élus du territoire et des compagnies aériennes, organisée par la CCE. Enfin, je continuerai, aux côtés des élus du territoire, d'exiger davantage de transparence pour aboutir à une gouvernance réellement partagée autour de cet aéroport qui concerne en premier lieu ses riverains et les citoyens du territoire. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma considération distinguée.</p>
--	--	--	--	---

172	23/02/2024	14:39	<p>Monsieur le Ministre, Depuis septembre 2021, un couvre-feu a été mis en place afin de limiter les nuisances sonores subies par les riverains de l'aéroport urbain de Nantes-Atlantique. Or, depuis la mise en place du couvre-feu, les infractions se sont multipliées, avec plus de 400 infractions : 225 poursuites en 2022 et 243 en 2023 ! Ces infractions nuisent à la vie quotidienne et à la santé des riverains et sont intolérables. Ces infractions ont été permises par le flou juridique créé par la rédaction de l'arrêté de 2021. Si cet arrêté constituait en 2021 un premier pas dans la bonne direction, sa rédaction s'est révélée bancal et extrêmement permissive, permettant aux compagnies aériennes d'enfreindre le couvre-feu en invoquant des "raisons indépendantes du transporteur". Maires, élus du territoire, citoyens et parlementaires se mobilisent depuis plusieurs mois pour exiger un couvre-feu plus strict, qui ne permette plus aux compagnies aériennes de le bafouer. Dans ce cadre, les Services de l'Etat ont proposé une réécriture le 29 novembre 2023, qui a ensuite été retravaillée pour aboutir à la version du 29 janvier 2024 sur laquelle nous nous exprimons aujourd'hui, dans le cadre de la consultation publique. Premier point sur lequel je tiens à exprimer un profond désaccord relatif à l'objectif affiché de cette réécriture : malheureusement, cette nouvelle version proposée ne vise pas à interdire formellement les infractions au couvre-feu et donc à rendre le droit effectivement applicable. Il tend simplement à les réduire. Il convient au vu de l'expérience acquise sur l'aéroport de Nantes-Atlantique d'engager dès à présent les procédures permettant l'adoption d'un couvre-feu strict, seule mesure à même d'interdire formellement aux avions de décoller ou d'atterrir pendant la période du couvre-feu. En effet, le couvre-feu ne doit pas pouvoir être contourné sans cesse par les compagnies aériennes sans motifs impérieux. Cela étant posé, il convient dans la réécriture de l'arrêté de ne pas ouvrir de nouveaux droits à enfreindre à travers une liste de raisons indépendantes de la volonté du transporteur. En effet, comme je vous l'avais signalé précédemment, et comme l'ACNUSA l'avait confirmé, la réécriture de l'arrêté tel que proposée initialement risquait d'être encore plus permissive que l'arrêté actuel. Aussi, je soutiens l'introduction de la notion de "mesures raisonnables prises par le transporteur" afin d'encourager les compagnies aériennes à prendre toutes les mesures possibles pour éviter des retards, incidents, ou autres, qui pourraient conduire les compagnies aériennes à enfreindre le couvre-feu. La rédaction proposée devrait également permettre à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) de continuer à instruire les dossiers comme elle le fait actuellement, ce que la version initialement proposée ne permettait pas, comme nous l'avons regretté. En revanche, j'appelle à la suppression ou à minima à la réécriture du point 6° dans la liste des raisons indépendantes de la volonté du transporteur : "un événement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol." Cette formulation est en effet beaucoup trop vague et ouvre la porte à de nombreux abus de la part des compagnies aériennes, ce qui n'est pas acceptable. Il est par ailleurs absolument indispensable d'engager dès à présent les études d'approche équilibrée nécessaires à l'élargissement du couvre-feu. Ces études devront prendre en compte les effets sociaux et sur la santé au même titre que les bénéfices économiques et tenir compte des répercussions du bruit sur l'attractivité d'un territoire. En effet, comme le réclame l'ensemble du territoire concerné par le survol aérien, il est nécessaire de pouvoir travailler à l'élargissement du couvre-feu de 23h à 7h, pour permettre aux riverains de bénéficier de 8 heures de sommeil ininterrompues, durée recommandée par l'Organisation Mondiale de Santé (OMS). Pour pouvoir procéder à cette extension, ces études sont un préalable indispensable.</p>
-----	------------	-------	--

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

				<p>L'État doit par le lancement de ces études démontrer que sa mission principale est bien de protéger la santé des riverains, donnant ainsi un gage au territoire. La seule réécriture du couvre-feu ne saurait "régler" la problématique bien réelle des nuisances subies par le territoire. Il est nécessaire de mettre sur la table un calendrier clair, ainsi que des perspectives d'amélioration réelles. Le calendrier à date ne prend pas en compte ces démarches, ce que je regrette profondément et invite à corriger promptement. Je considère également comme essentiel d'assurer la transparence des mouvements effectués au sein d'un document rendu public et présenté à l'issue de la saison estivale, lors d'une réunion en présence des élus du territoire et des compagnies aériennes, organisée par la CCE. Enfin, je continuerai, aux côtés des élus du territoire, d'exiger davantage de transparence pour aboutir à une gouvernance réellement partagée autour de cet aéroport qui concerne en premier lieu ses riverains et les citoyens du territoire. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma considération distinguée.</p>
173	23/02/2024	14:54	utile	<p>Ce projet vient préciser utilement les limites des exceptions aux horaires obligatoires Il permet de faciliter le fonctionnement indispensable pour les vols notamment de ou vers l'étranger particulièrement utiles aux habitants du grand ouest lors de leurs départs en vacances ou pour leurs activités professionnelles.</p>

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

174	23/02/2024	15:01	Réécriture du Couvre-Feu , pour le bien des survolés ou des compagnies ,,	<p>Les intentions du Ministre des transports C Beune, lors de son passage à Nantes, me semblaient aller dans le bon sens , l'objectif prioritaire annoncé, étant la protection de la santé des riverains et aussi, celle des 100000 survolés. Quel déception, à la vue de cette réécriture du Couvre-Feu, dont la finalité est plutôt d'aider les compagnies ne respectant pas le règlement, en leur trouvant des circonstances atténuantes, indépendantes de leur volonté , en leur permettant d'échapper aux sanctions causées pour leurs infractions au CF, en les avantageant pour limiter les amendes qu'ils devraient assumer. Les compagnies privilégient au mieux leur business , en cela, elles opèrent trop souvent un maximum de rotations qui, inévitablement, font qu'elles enfreignent les règles et dépassent la fourchette horaire du CF à savoir de 0h00 à 6h00 , cela même malgré une tolérance incompréhensible de +/- 5 minutes.. Comme souvent, il n'est pas constaté d'alignement des décideurs entre les paroles et les actes, dommage la démocratie est serait pourtant grandie. Alors, quelles sont les mesures factuelles pour la santé des survolés ?? Quand-est-il ? de l'application de vraies sanctions avec 40000 euros d'amende maxi , par respects pour les citoyens impactés elles devraient être appliquées sans conditions, ce n'est pas le cas .. Quand-est-il de l'élargissement du Couvre-Feu ? seule solution concrète pour sauvegarder le sommeil et la santé des riverains.. L'application du CF de 0h00 à 6h00 devrait impérativement passer de 23h00 à 7h00 . Comment pouvez-vous encore affirmer ? , vouloir protéger la santé des riverains et en même temps accroître le trafic aérien de l'aéroport Nantes Atlantique sans limites et mesures protectrices pour la santé..?? Attendez-vous de nous envoyer, nous citoyens, dans le mur ? Favoriser le monde économique bien d'accord, mais pas à n'importe quel prix humain , notre santé, les contraintes environnementales avec cet aéroport Urbain me semble vraiment incompatibles pour envisager l'avenir sereinement. Pour conclure, concernant cet arrêté du 28/09/21 portant sur la restriction d'exploitation ??? Votre réécriture du Couvre-Feu, ne protège en rien, la population impactée par les nuisances aériennes. En espérant pour nous et nos générations futures, que vous ayez conscience de la gravité de vos décisions... Cordialement</p>
-----	------------	-------	---	--

175	23/02/2024	17:09	<p>La Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM) représente les principales compagnies aériennes opérant sur l'aéroport de Nantes-Atlantique. A cet égard, la FNAM a pleinement conscience de la nécessité de limiter les nuisances sonores et soutient les mesures visant à concilier la réduction du bruit autour des aéroports avec la préservation des bénéfices socio-économiques associés à l'activité aérienne. En cohérence, la restriction d'exploitation entrée en vigueur le 8 avril 2022 a été largement acceptée puis appliquée par les compagnies aériennes, comme en témoigne la nette diminution des manquements au couvre-feu. Il nous apparaîtrait d'ailleurs nécessaire, 18 mois après, de dresser un bilan des conséquences de ces restrictions sur les opérateurs de la plateforme : suppressions de certaines fréquences dues à une impossibilité d'opérer une 3ème fréquence dans la journée, concentration des mouvements sur certaines périodes critiques, évaluation de l'impact économique et sur la sécurité au travail de la coactivité intensifiée. Nous tenons néanmoins à souligner que le maintien des arrivées en cas de retard après 00H pour les compagnies basées a été crucial pour préserver le modèle économique des compagnies, de l'aéroport, et ses retombées pour la métropole nantaise. Nous rappelons à l'occasion de cette consultation les risques majeurs qu'introduirait un renforcement du couvre-feu auprès des compagnies basées, tant sur le plan écologique (déroutement sur un autre aéroport - avec emport de carburant supplémentaire pour couvrir ce risque -, vol à vide pour ramener l'avion à sa base, impact carbone du réacheminement des passagers, etc.), économique (indemnités de retard, frais de déroutement, coût d'hébergement et de réacheminement des passagers, etc.), que pour les riverains et les élus (réduction des destinations desservies, perte d'attractivité pour le bassin d'emploi, bruit décalé au petit matin avec le retour de l'avion à sa base, etc.). Nous rappelons enfin que les efforts légitimes de réduction du bruit ne peuvent peser uniquement sur les compagnies aériennes. Nous réitérons ainsi notre souhait que l'Etat s'implique résolument dans cette démarche en accélérant en particulier l'amélioration de la performance des services de navigation aérienne française, qui sont à l'origine d'un grand nombre de retards ces dernières années. L'objectif commun de réduction des nuisances sonores s'accompagne d'un indispensable suivi des manquements. Il est néanmoins nécessaire de pouvoir juger de manière objective de ce qui relève d'un manquement. En la matière, l'introduction dans l'arrêté du 8 avril 2022 de la notion de "raisons indépendantes de la volonté du transporteur" revêt un caractère largement interprétable, qui a nuit à la fiabilité des jugements autant qu'à la sérénité des relations entre les parties. Nous saluons la volonté partagée de préciser cette notion en listant de manière précise les situations exogènes que rencontrent inévitablement les transporteurs. Cette clarification légitime n'a pas pour objectif de réduire le nombre de manquements des compagnies - qui ne cherchent pas à s'exonérer de leurs responsabilités - mais de leur éviter la double peine : celle d'avoir subi un retard dont elle ne pouvaient maîtriser les causes mais en assumer les conséquences, et celle de risquer une amende indue. Nous regrettons néanmoins que soit ajoutée une phrase qui permette l'interprétation des parties, là où l'objectif devrait être inverse. A la notion interprétable de "raisons indépendantes de la volonté du transporteur" se substitue la notion interprétable de "sauf si {les événements à caractère inhabituel} auraient pu être évités ou minimisés par des mesures raisonnables prises par le transporteur aérien". Va-t-on exiger du transporteur qu'il présente les prévisions météo prévues avant le vol pour juger s'il a eu raison d'opérer le vol avec un risque possible de conditions dégradées à l'arrivée ? Va-t-on considérer qu'un problème d'ordre technique aurait pu être évité si la</p>
-----	------------	-------	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

				<p>maintenance du transporteur était plus robuste ? Qu'un transporteur aurait du annuler son vol car ayant connaissance d'une grève autour de la plateforme ? Nous proposons donc une reformulation qui limiterait cette ambiguïté sans compromettre la fiabilité des jugements, en précisant que les "{événements à caractère inhabituel}" ne devraient pas être considérés comme tels s'ils auraient pu être manifestement évités par le transporteur aérien."</p>
--	--	--	--	--

176	23/02/2024	17:38	<p>[Avis sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 26 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Nantes-Atlantique] Le projet d'arrêté renforçant les conditions du couvre-feu et à une nécessaire clarification de son fonctionnement est consécutif à l'annonce du ministre délégué chargé des transports à Nantes le 16 novembre dernier. Si nous partageons la volonté de la Direction Générale de l'Aviation Civile de rendre plus lisible et plus efficace la règle de détermination des raisons et donc de la responsabilité ou non des transporteurs, nous mettons en garde sur une simplicité indispensable à l'instruction des manquements. Car à ce stade, le système et donc ses conséquences en termes de sanctions reste trop complexe. Renforcer ces contraintes ne doit pas impliquer de se tromper de combat ! Renforcer les conditions du couvre-feu pour réduire les nuisances sonores et préserver la santé et la qualité des riverains est un objectif noble. Mais ses répercussions peuvent conduire à des situations contre-productives. La majorité des compagnies programment déjà leurs derniers décollages avant 23h00 pour se donner 1h de marge de sécurité et sont prêtes à l'étendre à 1h30 dès cette année. Mais cette réduction d'amplitude horaires induit de fait la réduction du nombre de rotations possibles et donc un effet d'intensification du nombre de mouvements sur certains créneaux. Cette concentration des vols induira nécessairement des nuisances pour les riverains, ce qui n'est pas au départ, l'effet escompté ! Ce renforcement du couvre-feu aura aussi des conséquences certaines sur l'attractivité et la dynamique du territoire. Cette baisse du temps effectif entraine automatiquement une perte de compétitivité des compagnies low-cost comme traditionnelles. Les restrictions d'exploitation imposées constituent indéniablement un désavantage concurrentiel pour les compagnies, qui risquent à terme, à de désintéresser de la plateforme nantaise. La fermeture potentielle de 4 bases entrainerait la perte de plus de 500 emplois directs, sans compter les emplois indirects et bien entendu une forte réduction de la connectivité du Grand Ouest ainsi qu'une suppression des vols fret qui approvisionnent les entreprises du Grand Ouest. En France, seuls 4 aéroports sont soumis à un couvre-feu et seul Nantes ne possède pas d'aéroport de déroutement à proximité pour les vols de nuit. Les conséquences sont multiples : dégradation de la qualité de services avec des déroutements vers Bordeaux ou Roissy, augmentation de fait des émissions Carbone, report et donc généralisation des nuisances sonores sur d'autres plateformes, surcoût des opérations de réacheminement ou de dédommagements des clients etc. Enfin si tout n'est pas parfait, il convient tout de même de tenir compte des évolutions. Entre 2022 et 2023, avec un trafic en évolution de + 13 %, le nombre de vols de nuits a diminué de 6 %. On est passé de 1574 vols de nuit en 2019 à 296 en 2023 ! Pour préserver l'attractivité de son territoire, le dynamisme de ses entreprises dans un contexte économique incertain, le MEDEF soutient une proposition : modifier l'arrêté en autorisant les appareils à décoller à 6h au même titre qu'ils ont l'autorisation d'atterrir à 6h ! Parfois les mesures les plus simples peuvent résoudre de bien grands problèmes. Rappelons que les acteurs économiques souhaitaient un transfert de cet aéroport urbain vers Notre Dame des Landes !</p>
-----	------------	-------	--

177	23/02/2024	17:41	<p>Avis du MEDEF Pays de la Loire sur l'évolution du couvre-feu pour l'aéroport de Nantes-Atlantique [Avis sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 26 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Nantes-Atlantique] Le projet d'arrêté renforçant les conditions du couvre-feu et à une nécessaire clarification de son fonctionnement est consécutif à l'annonce du ministre délégué chargé des transports à Nantes le 16 novembre dernier. Si nous partageons la volonté de la Direction Générale de l'Aviation Civile de rendre plus lisible et plus efficace la règle de détermination des raisons et donc de la responsabilité ou non des transporteurs, nous mettons en garde sur une simplicité indispensable à l'instruction des manquements. Car à ce stade, le système et donc ses conséquences en termes de sanctions reste trop complexe. Renforcer ces contraintes ne doit pas impliquer de se tromper de combat ! Renforcer les conditions du couvre-feu pour réduire les nuisances sonores et préserver la santé et la qualité des riverains est un objectif noble. Mais ses répercussions peuvent conduire à des situations contre-productives. La majorité des compagnies programment déjà leurs derniers décollages avant 23h00 pour se donner 1h de marge de sécurité et sont prêtes à l'étendre à 1h30 dès cette année. Mais cette réduction d'amplitude horaires induit de fait la réduction du nombre de rotations possibles et donc un effet d'intensification du nombre de mouvements sur certains créneaux. Cette concentration des vols induira nécessairement des nuisances pour les riverains, ce qui n'est pas au départ, l'effet escompté ! Ce renforcement du couvre-feu aura aussi des conséquences certaines sur l'attractivité et la dynamique du territoire. Cette baisse du temps effectif entraîne automatiquement une perte de compétitivité des compagnies low-cost comme traditionnelles. Les restrictions d'exploitation imposées constituent indéniablement un désavantage concurrentiel pour les compagnies, qui risquent à terme, à de désintéresser de la plateforme nantaise. La fermeture potentielle de 4 bases entrainerait la perte de plus de 500 emplois directs, sans compter les emplois indirects et bien entendu une forte réduction de la connectivité du Grand Ouest ainsi qu'une suppression des vols fret qui approvisionnent les entreprises du Grand Ouest. En France, seuls 4 aéroports sont soumis à un couvre-feu et seul Nantes ne possède pas d'aéroport de déroutement à proximité pour les vols de nuit. Les conséquences sont multiples : dégradation de la qualité de services avec des déroutements vers Bordeaux ou Roissy, augmentation de fait des émissions Carbone, report et donc généralisation des nuisances sonores sur d'autres plateformes, surcoût des opérations de réacheminement ou de dédommagements des clients etc. Enfin si tout n'est pas parfait, il convient tout de même de tenir compte des évolutions. Entre 2022 et 2023, avec un trafic en évolution de + 13 %, le nombre de vols de nuits a diminué de 6 %. On est passé de 1574 vols de nuit en 2019 à 296 en 2023 ! Pour préserver l'attractivité de son territoire, le dynamisme de ses entreprises dans un contexte économique incertain, le MEDEF soutient une proposition : modifier l'arrêté en autorisant les appareils à décoller à 6h au même titre qu'ils ont l'autorisation d'atterrir à 6h ! Parfois les mesures les plus simples peuvent résoudre de bien grands problèmes. Rappelons que les acteurs économiques souhaitaient un transfert de cet aéroport urbain vers Notre Dame des Landes !</p>
-----	------------	-------	--

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

178	23/02/2024	17:44	une approche mesurée	<p>S'il est indispensable de protéger la santé des riverains, il apparait essentiel de mettre en place des dispositions équilibrées permettant une exploitation normale de la plateforme. Dans les mesures, il faut éviter les décisions trop arbitraires ou rapides qui engendreraient des déroutements trop systématiques. Faire attention à ce que le résultat ne soit pas empiré par le remède. Le fait de durcir trop fort les conditions d'atterrissage en dehors des horaires de couvre-feu ou la décision d'étendre le couvre feu risque d'amener une forte concentration des vols sur une zone horaire qui expose beaucoup plus de monde et de manière beaucoup plus importante. en se décalant plus tôt, les vols seront plus nombreux dans les zones horaires ou les riverains peuvent encore être à l'extérieur ou éveillés. De trop fortes restrictions ou un élargissement du couvre-feu induira nécessairement une réduction de l'attractivité de la plateforme. Les déroutements ont un impact très négatif sur les émissions carbone Propositions: Faire appliquer les restrictions avec rigueur et discernement pour ne pas déclasser notre destination limiter le volume d'émission CO2 par vol Limiter les volumes sonores acceptés pour obliger l'utilisation d'avions équipés de moteurs récents Créer une taxe exceptionnelle (en référence aux mesures exceptionnelles annoncées par Edouard Philippe) pour permettre l'isolation acoustique d'un nombre étendu d'habitations afin de les protéger des nuisances) Etendre la zone d'éligibilité aux aides liées à l'exposition au bruit</p>
-----	------------	-------	----------------------	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

179	23/02/2024	18:03	Commençons par faire respecter par les compagnies aériennes les lois qui régissent leur exploitation ...	<p>L'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique existe pour protéger les citoyens exposés au trafic constant et croissant du trafic aérien. En tant que citoyenne, je ne peux que soutenir cet arrêté. Nous sommes tous de plus en plus soumis à des nuisances visuelles, sonores, électromagnétiques et autres. Une pause d'un minimum de 8h en semaine et 9h le week-end est essentielle afin de protéger la santé, physique et mentale, des citoyens. En tant que passagère du vol Volotea du 26/07 qui devait partir d'Athènes à 20h30 et est parti avec près de 3h de retard, atterrissant à Toulouse étant donné la fermeture de l'aéroport de Nantes, je soutiens toujours cet arrêté. Il est sûr que j'aurais préféré atterrir à Nantes, mais en quoi le confort de mes vacances devrait primer sur la santé des citoyens habitant proches de l'aéroport ? Par contre il est honteux qu'une compagnie aérienne puisse décoller en sachant très bien que les passagers n'arriveront pas à destination sans les en informer préalablement. (Nous serions restés avec ma famille en Grèce une nuit de plus, plutôt que d'atterrir à 2h du matin à Toulouse, qui plus est avec deux jeunes enfants, ayant le choix de dormir dans l'aéroport ou de s'offrir un hôtel pour quelques heures nocturnes.) Il est honteux de prendre des passagers en otage ainsi, et de ne leur proposer (en compensation d'un retard de plus de 20h) qu'un bon d'achat de 100€, en violation totale de l'application au Règlement européen CE261/2004 du 11 février 2004, qui établit des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas d'annulation ou de retard important d'un vol, proposant entre autres le remboursement ainsi qu'une indemnisation forfaitaire d'un maximum de 600 euros par passager. Bref, plutôt que de chercher à modifier l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique afin de satisfaire à la logique budgétaire des compagnies aériennes, il me semble essentiel que l'Etat commence par faire respecter par les compagnies aériennes les diverses lois qui régissent leur exploitation, et continue à assumer son rôle primordial de protection des citoyens qui l'ont élu à cet effet.</p>
180	23/02/2024	18:14	Distinguer l'heure programmée et celle de présentation en piste	<p>Pour gagner en fluidité sur la vague de départ du matin, et contribuer au respect global des horaires, donc à celui du couvre-feu après minuit, une modification de l'arrêté autorisant les décollages à 6h00 (et les atterrissages à 6h00), au lieu d'un départ du point de stationnement à 6h00, serait souhaitable.</p>
181	23/02/2024	18:18	Risque de disparition de l'activité cargo	<p>Une restriction du couvre-feu peut déstabiliser l'activité cargo de l'aéroport avec des impacts logistiques sur les habitants et les entreprises du Grand Ouest, ou des solutions de report ou contournement moins efficaces en durée et environnementalement.</p>

182	23/02/2024	18:26	<p>Réponse de L'UNION FRANÇAISE DE L'EXPRESS (UFEX) à la Consultation publique sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire Atlantique) 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 d'arrêté précité. La participation de l'UFEX à la consultation vise à : - Démontrer sa volonté de s'inscrire dans une démarche de collaboration avec les pouvoirs publics pour la mise en oeuvre de solutions à la fois efficaces, mesurées et raisonnables quant à la limitation des nuisances aériennes, tant sonores qu'environnementales qui prennent en compte les contraintes opérationnelles et l'activité économique de ses entreprises adhérentes ; - Elle vise à compléter le projet d'arrêté dans sa section b) du IV de l'article 1 de l'arrêté du 28 septembre 2021 susvisé mentionnant les raisons indépendantes de la volonté du transporteur en mesure d'exonérer le transporteur de sa responsabilité : I. Raisons indépendantes de la volonté du transporteur Concernant les dispositions ajoutées après le b) du IV de l'article 1 de l'arrêté du 28 septembre 2021 susvisé mentionnant les raisons indépendantes de la volonté du transporteur en mesure d'exonérer le transporteur de sa responsabilité, l'UFEX souhaite ajouter les conditions météorologiques comme raisons indépendantes de la volonté du transporteur pouvant survenir au cours d'une même journée d'exploitation et susceptibles, par leurs natures, leurs origines, leurs ampleurs et/ou leurs caractères inhabituels d'avoir pour effet d'affecter l'exploitation normale d'un aéronef ou de perturber la programmation des vols. Annexe 1 : A propos de l'UFEX et de l'industrie du transport express Créée en 1983, l'UFEX (Union Française de l'Express) a pour objet d'expliquer, de valoriser et de défendre les enjeux de l'industrie du transport express en France. Cette association regroupe trois des principaux intégrateurs du marché : DHL Express, FedEx et UPS. Qu'est-ce que l'express ? L'activité de l'industrie de l'express consiste à fournir aux entreprises et aux particuliers des services de transport et de livraison en porte-à-porte en moins de 24h pour l'Europe et l'Amérique du Nord (le J+1), et en moins de 48h à 72h pour le reste du monde, sur une couverture géographique représentant plus de 90% de l'économie mondiale. Infographie : Les principales étapes d'une livraison express internationale typique Quelles sont les principales caractéristiques transport express ? Ces services sont considérés comme étant « à haute valeur ajoutée ». L'industrie de l'express offre une solution « clef en main » en intégrant toutes les étapes du transport et de la logistique : enlèvement et livraison de porte-à-porte dans des délais garantis, prise en charge des formalités administratives (procédures de dédouanement, assurance des biens de valeur, etc.), suivi en temps réel des livraisons, systèmes de gestion des envois. L'express participe de façon décisive à la compétitivité des entreprises elles-mêmes. Avec l'internationalisation des chaînes de valeur, le temps des entreprises s'est considérablement accéléré : il faut réagir très vite (réassort par exemple), répondre à la demande dans des délais extrêmement serrés (envoi d'échantillons, de pièces de rechange, de médicaments, de vaccins...), et réduire les temps d'attente, sous peine de perdre des parts de marché. "Pourquoi les vols de nuit sont nécessaires pour notre secteur ? Seuls les vols de nuit permettent de garantir une livraison le lendemain. Comme l'illustre l'infographie ci-dessus, les expressistes sont amenés à faire de la collecte des colis en fin de journée, soit 12 heures environ avant l'horaire de livraison prévu. Pour envisager toutes les connexions possibles, les intégrateurs doivent donc rassembler, regrouper, trier, consolider et orienter tous les colis au niveau de leurs centres de tri. De telles contraintes opérationnelles ne peuvent être gérées que</p>
-----	------------	-------	--

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

				<p>par une activité nocturne sur des tranches horaires très réduites. L'organisation de vols de nuit par les opérateurs de l'industrie express ne résulte pas d'un choix mais d'une nécessité. L'industrie du transport express en chiffres* - L'intérêt de l'express pour les entreprises : en Europe, plus d'une entreprise sur deux utilise l'industrie de l'express et 73% de ces entreprises estiment ce service essentiel. L'industrie est le secteur le plus dépendant du transport express. - La contribution de l'express à l'économie : le secteur emploie directement plus de 330 000 collaborateurs et soutient plus d'1,1 million d'emplois dans l'UE. On estime ainsi que le secteur de l'express génère 3 fois plus d'emplois qu'il en crée directement. En France, le secteur de l'express emploie plus de 46 000 collaborateurs et contribue au PIB français à hauteur de 4,9 milliards d'euros. - La typologie des entreprises utilisant des services de livraison express. Tous les secteurs utilisent l'industrie de l'express. Les secteurs des TIC, la pharmacie et de l'automobile représentant respectivement 15%, 9% et 5% des clients de l'express. Environ 1/4 des envois livrés sont des vêtements, textiles et produits en cuir - en grande partie des envois BtoB (par exemple entre fournisseurs et détaillants). 20% des envois concernent d'autres produits manufacturés tels que les équipements industriels, de construction et agricoles, ainsi que les biens de consommation. Source : Oxford Economics, Impact of the Express Industry on the EU Economy, 2020. L'étude complète est téléchargeable ici.</p>
183	23/02/2024	18:30	Risque d'entrave au modèle économique des compagnies aériennes	<p>La baisse de la productivité des avions liée à un couvre-feu plus contraignant fragilisera le modèle économique des compagnies basées à Nantes, modèle construit sur une utilisation optimale des avions. Une réduction ou fermeture de tout ou partie des 4 bases est à attendre, avec les conséquences sur les emplois directs et indirects et une forte réduction de la connectivité de l'agglomération nantaise et du Grand Ouest.</p>

184	23/02/2024	18:35	<p>PREAMBULE La protection des riverains nécessite que les règles du couvre-feu fixées par le décret de septembre 2021, en étant mieux comprises par chacun, soient également mieux respectées. Nous approuvons par conséquent l'objectif d'amélioration du texte actuel, dont la réécriture doit permettre : - Une clarification des « raisons indépendantes de la volonté du transporteur » qui peuvent l'exonérer de sa responsabilité, ainsi que de celles - à contrario - qui étant « dépendantes de sa volonté" peuvent entraîner des sanctions financières. - La simplicité et l'efficacité de l'instruction des infractions. LE TEXTE N'EVITE NEANMOINS PAS CERTAINS ECUEILS - Décisions arbitraires en temps réel : Le nouveau texte stipule qu'en cas de risque de retard, la compagnie doit demander en temps réel au ministre chargé de l'aviation civile l'autorisation d'atterrir. Cette décision ministérielle pourrait donc être prise sans disposer du temps nécessaire à une appréciation et une analyse des circonstances, avec le risque d'être perçue comme arbitraire ou décorrélée de considérations d'autre nature : opérationnelle, commerciale, environnementale, sociale. Dans le cas où l'autorisation d'atterrir n'est pas donnée et où le vol est soit annulé soit dérouté, il peut y avoir des répercussions importantes en cascade sur plusieurs autres vols, y compris sur ceux du lendemain, dont les inévitables retards seront de nature à mettre à leur tour en péril le respect du couvre-feu. Il est donc primordial qu'une telle décision soit parfaitement fondée compte tenu de ses potentielles conséquences, ce qui semble peu compatible avec les modalités prévues par le texte. - Déroutements supplémentaires : Dans ce contexte, par crainte de sanctions arbitraires, il est vraisemblable que les compagnies privilégieront les déroutements au détriment de la qualité de service pour les passagers et au détriment des efforts pour réduire les consommations Carbone. Par ailleurs, compte tenu du relèvement des minima du fait de l'absence d'ILS, le nombre de déroutements a déjà fortement augmenté depuis janvier 2023. Du point de vue du passager, voler depuis ou vers Nantes représente un risque plus élevé qu'ailleurs de ne pas pouvoir arriver à destination dans les temps souhaités. - Interprétations de l'arrêté de la part de l'ACNUSA : Le texte tel que proposé introduit des marges d'appréciation. En effet la mention « sauf s'ils auraient pu être évités ou minimisés par des mesures raisonnables prises par le transporteur aérien » qualifiant les événements dont les effets seront considérés comme dépendants de la volonté du transporteur, ouvre la porte à interprétation. Ces interprétations continueront de mécontenter les compagnies aériennes lorsqu'elles se verront appliquer des sanctions qu'elles estimeront non justifiées ou bien les parties prenantes locales qui ne comprendront pas pourquoi certains vols de nuit ne sont pas sanctionnés. - Incohérence potentielle avec COHOR L'attribution des créneaux horaires pour l'aéroport de Nantes est décidée dans le cadre d'un dispositif coordonné avec la DGAC, les compagnies, le gestionnaire et l'association COHOR, selon les capacités propres à l'aéroport et selon les critères du couvre-feu. Les créneaux horaires sont donc in fine imposés aux compagnies pour respecter les critères définis par la DGAC, à l'issue d'un processus complexe établi dans l'objectif de la meilleure ponctualité possible. Cela définit un cadre rigide de créneaux à respecter : a) Une compagnie peut se retrouver programmée juste avant 21h, alors qu'elle aurait préféré un créneau plus tardif. b) Une compagnie peut se retrouver programmée aux environs de 23h, alors qu'elle aurait préféré un créneau plus tôt. L'articulation du dispositif et des critères de décision en temps réel par le ministre chargé de l'aviation civile avec celui de la coordination des vols mériterait donc d'être précisée. RECOMMANDATION D'AMELIORATION DU TEXTE - Repoussage des avions avant 6h : La fluidité opérationnelle lors de la « première vague » du matin est un facteur clé du respect des</p>
-----	------------	-------	---

				<p>horaires tout au long de la journée. Pour gagner en fluidité sur les départs du matin, et donc contribuer au respect global des horaires, y compris à celui du couvre-feu après minuit, il serait souhaitable de modifier l'arrêté pour autoriser les appareils à décoller à 6h, au même titre qu'ils ont l'autorisation d'atterrir à 6h. Pour mémoire l'autorisation actuelle vise le départ du point de stationnement à 6h et non le décollage effectif de l'avion.</p> <p>QUELS SERAIENT LES RISQUES D'UN DURCISSEMENT ENCORE RENFORCE ? Un durcissement supplémentaire des modalités du couvre-feu - élargissement de la plage horaire, caractère strict - est à écarter car il entraînerait des conséquences très importantes qu'il convient de mettre en exergue : - Recrudescence des détournements pour éviter les retards : A la différence des autres aéroports sous couvre-feu, Nantes ne bénéficie pas d'un d'aéroport de détournement à proximité pour les vols de nuit. Cela a pour conséquences: a) Des détournements sur des aéroports éloignés (Bordeaux ou Roissy) que subissent les passagers du vol détourné ainsi que ceux attendant leur départ depuis Nantes. et donc une dégradation de la qualité de services b) Des trajets supplémentaires nécessaires pour rapatrier les passagers, l'appareil et l'équipage (vol Bordeaux ou Roissy/Nantes à vide pour rapatrier l'avion à sa base nantaise, location d'autocars pour acheminer les passagers...) et donc une augmentation des émissions Carbone c) Un report des nuisances sonores nocturnes sur d'autres plateformes d) Un surcoût important des opérations pour les compagnies aériennes (frais de réacheminement avion/équipage/passager, dédommagement clients, ...et donc une perte de compétitivité de la plateforme Les avions détournés la veille doivent revenir à Nantes pour assurer les vols du matin, congestionnant encore davantage les aires de stationnement déjà limitées occasionnant ainsi des difficultés opérationnelles dès les premiers vols de la journée. - Mise à mal du modèle économique des compagnies (traditionnelle et low-cost): La baisse de la productivité des avions basés fragilisera significativement le modèle économique des compagnies basées à Nantes, ce qui conduira à une fermeture de tout ou partie des 4 bases (Air France, EasyJet, Transavia et Volotea). a) Perte de plus de 500 emplois locaux directs, sans compter les emplois indirects, générée par ces fermetures de bases b) Forte réduction de la connectivité du Grand Ouest avec la fermeture estimée de 30% des destinations sur un total de 91 destinations proposées au départ de l'aéroport de Nantes (Algérie, Canaries, Corse, Pays du Nord, Pays de l'Est, Turquie, ...). Ces pertes de destinations, associées à une diminution de certaines fréquences, se traduisent par l'arrêt de 70 lignes directes sur les 155 proposées au départ de l'aéroport de Nantes (ligne = destination x compagnie) Au-delà des compagnies basées, les compagnies non basées opérant en fin de journée risquent aussi de se désengager aggravant ainsi la perte de connectivité - Désintérêt des compagnies pour Nantes sur le long terme : Les restrictions d'exploitation constituent un désavantage concurrentiel majeur pour l'aéroport de Nantes. Ce désavantage concurrentiel pour Nantes pourrait amener les compagnies à préférer d'autres plateformes pour poursuivre leur développement. Pour rappel, seulement 4 aéroports français sont soumis à un couvre-feu (Orly, Beauvais, Bâle-Mulhouse et Nantes). Un moindre investissement des compagnies à Nantes Atlantique induira donc une perte de connectivité, d'attractivité et de dynamique économique pour le territoire. - Suppression des vols fret La desserte aérienne du territoire est un élément vital de la chaîne logistique d'approvisionnement des entreprises du Grand Ouest. Une extension de la plage horaire du couvre-feu, notamment le matin aurait un impact extrêmement (dé)structurant sur cette</p>
--	--	--	--	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

				chaîne d'approvisionnement, sans doute peu ou pas compatible avec les contraintes et les besoins des entreprises du territoire.
--	--	--	--	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

185	23/02/2024	18:46	Risque de démultiplication des déroutements	Contrairement à d'autres aéroports sous couvre-feu, l'aéroport de Nantes n'a pas d'aéroport de déroutement à proximité, lorsque les atterrissages ne sont pas possibles. Les conséquences sont des déroutements éloignés (Paris ou Bordeaux), subis par les passagers avec une dégradation de qualité de services, des déplacements en plus avec rapatriement des avions à vide le lendemain mettant de la pression sur les départs J+1 avec des retards possibles et de nouveaux déroutements, des coûts supplémentaires, une augmentation des émissions carbone, davantage d'émissions sonores nocturnes reportées vers d'autres bassins de population, qui mènent à une perte de compétitivité de la plateforme.
186	23/02/2024	18:50	Tenir compte d'une responsabilisation des acteurs aériens avant un nouveau renforcement du couvre-feu	2023 est la seconde année d'application du couvre-feu et les résultats sont en amélioration avec 81% de vols de nuit en moins par rapport à 2019, et 6% par rapport à 2022 alors que le trafic a crû de 13%. Les compagnies s'engagent par ailleurs à renforcer leurs marges opérationnelles en éloignant les heures d'activité du couvre-feu.
187	23/02/2024	18:54	Eviter une perte d'intérêt des compagnies aériennes	Les restrictions d'exploitation imposées à l'aéroport constituent un handicap qui pourrait amener les compagnies à se tourner vers d'autres plateformes. L'aéroport souffre déjà d'un moindre investissement lié à l'annulation du transfert à Notre-Dame des Landes, qui renforce les difficultés opérationnelles. Durcir le couvre-feu ne participera pas favorablement à ce point.
188	23/02/2024	18:59	Risque de saturation des plages horaires adjacentes au couvre-feu	Un couvre-feu renforcé amplifie l'intensification du nombre de mouvements d'aéronefs sur certains créneaux horaires, notamment à l'ouverture le matin et à la fermeture du terrain le soir. Contre-intuitivement, la saturation de ces tranches horaires peut amener à des retards d'exploitation et risquant de les rapprocher du couvre-feu en fin de journée.
189	23/02/2024	19:03	Suppression de fréquences et réduction d'activité globale	En raison du durcissement de l'arrêté, les compagnies aériennes basées ou non prennent davantage de précautions dans leur programmation et s'imposent des marges plus importantes par rapport aux horaires du couvre-feu. Ce qui se traduit par une réduction simple du nombre de vols, donc de départs possibles pour les passagers puisqu'ils ne sont jamais remplacés.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

190	23/02/2024	19:07	Respect des recommandations des heures de sommeil minimum	Le COCETA et certains membres de la CCE ont demandé avant de publier l'arrêté pour avis, d'évaluer l'impact de ces motifs sur les vols sanctionnés par l'ACNUSA depuis la mise en place du couvre-feu. La DGAC et la Préfecture se sont étrangement défaussées et n'ont pas répondu positivement à cette demande depuis. En résumé : Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;
191	23/02/2024	21:01	projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant sur les restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Nantes Atlantique.	compte tenu de la situation de l'aérodrome par rapport à la ville de Nantes et la commune de Saint Aignan de Grand lieu dont les aéronefs survolent plus de 100000 citoyens à basse altitude, nous exigeons de supprimer : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été supprimés;

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

192	23/02/2024	22:30	On en a gros !	Après lecture de la proposition de modification de l'arrêté, je considère comme une mascarades les différentes propositions : Le couvre feu doit être étendu de 23h à 7h pour respecter les recommandation de l'OMS en terme de sommeil soit 8h/ jour (en moyenne un décollage toutes les 3 minutes entre 6h et 7h, c'est insupportable). Concernant la dérogation au couvre feu, la très longue liste d'exceptions couvre toutes les raisons possibles pour atterrir ou décoller sans tenir compte du couvre feu. Les compagnies aériennes pourront toujours invoquer le point 6- de l'article 1.C) et se décharger de toute responsabilité sur leurs prestataires de services n'ayant pas été assez rapide entre 2 rotations d'appareils entraînant un retard pour justifier d'un atterrissage à 1h du matin, (les compagnies low-cost prévoient des rotations toujours plus courtes pour toujours plus de profits, au détriment des usagers et des riverains des aéroports). Aucun appareil ne devrait décoller s'il est établi qu'il atterrira à Nantes au delà des horaires autorisés. Les seules raisons valables (« cas de force majeur ») pour déroger au couvre feu sont (article 1, alinéa C, points 1,3,5): un incident sanitaire à bord d'un vol ou un incident technique en vol mettant en danger les passagers et l'équipage, un déroutage organisé par la DGAC pour assurer la sécurité d'un vol. Les demandes de dérogation au couvre feu doivent être validée en temps réel par la DGAC. Aussi, les compagnies demandant une dérogation au couvre feu devront justifier de ce cas de force majeur à l'acnusa qui se réserve le droit de sanctions en cas de fraude. Les sanctions financières se doivent suffisamment élevées pour dissuader les compagnies de fraude ! Toute autre demande de dérogation ne répondant pas à ces « cas de force majeur » ne peut pas être acceptée. On n'a pas le droit de griller un feu rouge parce qu'on est en retard ! C'est pareil avec ce couvre feu !
193	23/02/2024	22:40	Couvre feu Nantes Atlantique	Je constate avec effarement que le projet semble simplement utile pour justifier de ne pas respecter le couvre feu. Le 3° du d) peut servir d'excuse à toutes les compagnies low cost qui font plusieurs rotations dans la journée...il y a bien un moment où le contrôleur va dire 'attendez un peu' et cela justifie par conséquent de ne pas respecter le couvre feu! Il faudrait simplement supprimer toutes ces possibilités de contourner le couvre feu si les autorités veulent réellement qu'il soit appliquer. De plus, si on veut réellement prendre en considération le sommeil des riverains, un couvre feu de 23h à 7h serait beaucoup plus adapté et permettrait à tout le monde de vivre ensemble correctement. On pourrait imaginer que l'aéroport soit beaucoup plus accepté par la population si le fonctionnement de l'aéroport était adapté au sommeil de la population.
194	24/02/2024	03:13	Monsieur	Je ne suis pas favorable à la restriction d'exploitation de l'aéroport de Nantes.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

195	24/02/2024	11:10		<p>Contribution des élus de Rezé citoyenne à la consultation sur la réécriture de l'arrêté du couvre-feu de Nantes Atlantique et appel à la participation des Rezéennes et Rezéens L'Etat soumet à la consultation du public les modifications de l'arrêté de couvre-feu encadrant l'activité de l'aéroport de Nantes-Atlantique afin d'améliorer et renforcer son application. Elu.e.s de Rezé Citoyenne, nous soutenons d'une part les avancées observées : restriction des raisons officielles permettant d'enfreindre le couvre-feu, possibilité pour les services de l'aviation civile de s'opposer aux départs et arrivées en temps réels, et instauration de délais courts pour que les compagnies se justifient lorsque les règles n'ont pas été respectées. Néanmoins, nous regrettons plusieurs manques, qui ont également été partagé par les 24 maires de la métropole nantaise dans un courrier commun adressé le 9 février à destination du ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires. Tout d'abord, le cadre de cette réécriture est restreint à des modifications mineures d'ordre technique. Cette décision se justifie afin que les modifications puissent être effectives au plus tôt, et donc sans relancer de nouvelle étude d'impact. Néanmoins, une telle décision aurait dû être associée en parallèle au lancement des études qui permettront, dans un second temps, une réécriture large de cet arrêté intégrant un élargissement de l'amplitude horaire du couvre-feu. Nous déplorons également que ce nouveau projet d'arrêté du couvre-feu de Nantes Atlantique ne fasse pas obstacle à tous les mouvements d'avion pendant la nuit, mais évoque simplement la volonté de réduire leur nombre, en dépit des règles du couvre-feu en rigueur. Tous les vols devraient être interdits, sauf vols sanitaires ou lors de cas d'urgence pour raison de sécurité. A ce jour, cette modification ne vient qu'entériner des pratiques qui sont déjà garanties par la jurisprudence actuelle, mais elle n'assure pas que la situation s'améliore concrètement à l'avenir. Au vu des nuisances créées par l'activité aéroportuaire, mais aussi de l'urgence climatique et des objectifs de transition, nous réitérons le besoin de poser collectivement les bases d'un aéroport urbain de demain.</p>
196	24/02/2024	12:54	Non à l'arrêté	<p>Cet arrêté est préjudiciable au développement économique de Nantes et de la région. L'aménagement de ce territoire est d'intérêt général et prime sur les intérêts des particuliers impactés par les nuisances, inévitables mais amenées à diminuer dans l'avenir avec l'arrivée prochaine d'une nouvelle génération d'avion.</p>

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

197	24/02/2024	15:35	Peut mieux faire à défaut d'une vraie solution.	<p>Comme évoqué plusieurs fois lors de la dernière CCE, le terme 'notamment' est à supprimer. Il suppose qu'il peut exister de nombreuses autres raisons qui pourraient inciter les compagnies aériennes à transgresser le couvre feu. Or en 2 ans d'existence de l'arrêté et de litiges examinés, on peut estimer que l'on a fait le tour des raisons qui ont été acceptées comme valables aux entorses au couvre feu. Si de nouveaux cas venaient à être considérés comme acceptables après examen, rien n'empêche de faire jouer la jurisprudence en attendant une mise à jour de l'arrêté. L'interdiction de vols d'aéronefs dont la marge cumulée est inférieure à 13 EPNdB devrait être étendue de 22 h à 8 h. Car s'il est vrai que le bruit en cours d'endormissement est néfaste, il est tout autant difficile de se rendormir lorsque le cerveau s'est reposé, même insuffisamment, et qu'il recommence à reprendre son activité. Il y avait eu une intervention lors d'une CCE sur ce sujet, il serait peut-être intéressant de réentendre l'avis de spécialistes indépendants lors d'une prochaine commission. Dans le même état d'esprit, l'utilisation des réverses qui sont extrêmement bruyantes ne devraient pas être autorisées entre 22h et 8 h sauf pour des raisons de sécurité et non pour prendre le premier taxiway et économiser du roulage. Cela avait déjà été signalé et il me semble qu'il y a eu amélioration. Le 'ministre' qui sera chargé d'autoriser ou non l'atterrissage ou le décollage, même sans présumer des suites qui seront données, outre une très bonne connaissance du métier devra avoir une solide constitution. S'il refuse à tort, les compagnies se retourneront contre l'état pour obtenir réparation, et s'il autorise à tort, il risque d'être désavoué par l'autorité de contrôle. Est-il vraiment nécessaire? D'autant plus que la compagnie pourra passer outre le refus.</p>
-----	------------	-------	---	--

198	24/02/2024	16:57	<p>Le projet d'arrêté renforçant les conditions du couvre-feu et appelant à une nécessaire clarification de son fonctionnement est consécutif à l'annonce du Ministre délégué chargé des transports à Nantes le 16 novembre dernier. Si nous partageons la volonté de la Direction Générale de l'Aviation Civile de rendre plus lisible et plus efficace la règle de détermination des raisons et donc de la responsabilité ou non des transporteurs aériens, nous mettons en garde sur une simplicité indispensable à l'instruction des manquements. Car à ce stade, le système et donc ses conséquences en termes de sanctions reste trop complexe. Renforcer ces contraintes ne doit pas amener à se tromper de combat ! Renforcer les conditions du couvre-feu pour réduire les nuisances sonores et préserver la santé ainsi que la qualité de vie des riverains est un objectif louable. Mais ses répercussions peuvent conduire à des situations contre-productives. La majorité des compagnies programment déjà leurs derniers décollages avant 23h00 pour se donner 1h de marge de sécurité et sont prêtes à l'étendre à 1h30 dès cette année. Mais cette réduction d'amplitude horaires induit de fait la réduction du nombre de rotations possibles et donc un effet d'intensification du nombre de mouvements sur certains créneaux. Cette concentration des vols induira nécessairement des nuisances pour les riverains, ce qui n'est pas au départ, l'effet escompté ! Ce renforcement du couvre-feu provoquera aussi des conséquences négatives sur l'attractivité et la dynamique du territoire. Cette baisse du temps effectif entraîne automatiquement une perte de compétitivité des compagnies low-cost comme traditionnelles. Les restrictions d'exploitation imposées constituent indéniablement un désavantage concurrentiel pour les compagnies, qui risquent à terme, de se désintéresser de la plateforme nantaise. La fermeture potentielle de 4 bases entrainerait la perte de plus de 500 emplois directs, sans compter les emplois indirects et bien entendu une forte réduction de la connectivité du Grand Ouest ainsi qu'une suppression des vols fret qui approvisionnent les entreprises du Grand Ouest. En France, seuls 4 aéroports sont soumis à un couvre-feu et seul Nantes ne possède pas d'aéroport de déroutement à proximité pour les vols de nuit. Les conséquences sont multiples : dégradation de la qualité de services avec des déroutements vers Bordeaux ou Roissy, augmentation de fait des émissions Carbone, report et donc généralisation des nuisances sonores sur d'autres plateformes, surcoût des opérations de réacheminement ou de dédommagements des clients etc. Enfin si tout n'est pas parfait, il convient tout de même de tenir compte des évolutions. Entre 2022 et 2023, avec un trafic en évolution de + 13 %, le nombre de vols de nuits a diminué de 6 %. On est même passé de 1574 vols de nuit en 2019 à 296 en 2023 ! Pour préserver l'attractivité de son territoire, le dynamisme de ses entreprises dans un contexte économique incertain, les organisations patronales régionales soutiennent une proposition : modifier l'arrêté en autorisant les appareils à décoller à 6h au même titre qu'ils ont l'autorisation d'atterrir à 6h ! Parfois les mesures les plus simples peuvent résoudre de bien grands problèmes. Rappelons que les acteurs économiques souhaitaient un transfert de cet aéroport urbain vers Notre Dame des Landes !</p>
-----	------------	-------	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

199	24/02/2024	17:01	Encore une contrainte administrative de plus	J'ai comme le sentiment que la France est le seul pays développé à avoir ce type d'arrêté, qui ne va pas dans le sens du progrès. Un aéroport est indispensable dans le monde moderne et doit avoir des règles d'utilisations normales, à savoir une plage horaire étendue, 24/24 dans l'idéal pour prendre en compte les vols internationaux. Ce qui impliquerait de revenir sur l'ancien arrêté déjà, bien trop restrictif !
200	24/02/2024	17:07	Opposants à l'aéroport	Quand on est gêné par les nuisances inévitables liées à un aéroport, il suffit d'aller vivre ailleurs. Ce n'est pas la place qui manque dans le secteur quand même ! Il est plus facile de déménager pour un particulier que pour un aéroport.
201	24/02/2024	17:12	Non sens économique de cet arrêté	Cet arrêté est un non sens économique. L'aéroport de Nantes doit pouvoir réaliser des vols sans contrainte horaire supplémentaire. Ce qui existe actuellement est déjà assez handicapant pour l'activité économique et pour l'activité touristique. Stop aux contraintes administratives de toute sorte. Laissez nous profiter de l'avion.
202	24/02/2024	17:23	Assouplissement du couvre-feu impératif	Bonjour, Suite aux récents événements et aux plaintes exprimées par de nombreux passagers concernant le déroutement de leurs vols sans solution de rechange pour rejoindre l'aéroport de Nantes Atlantique, des ajustements doivent être apportés à l'arrêté en vigueur. Premièrement, il est proposé de modifier l'interdiction de vol des aéronefs les plus bruyants en établissant un couvre-feu entre minuit et 6 heures du matin, au lieu de 22 heures à 6 heures comme stipulé précédemment. Cette modification vise à mieux répondre aux besoins des passagers tout en tenant compte des préoccupations relatives au bruit. Deuxièmement, il est recommandé de supprimer entièrement le couvre-feu sur tous les mouvements d'aéronefs à l'atterrissage, y compris les vols programmés avant 21 heures. Cette décision fait suite aux nombreux désagréments subis par les passagers et aux difficultés rencontrées pour rejoindre leur destination finale. Les circonstances exceptionnelles doivent être prises en compte, et les mesures restrictives doivent être assouplies pour garantir une meilleure expérience aux voyageurs. En ce qui concerne les mouvements d'aéronefs au décollage après minuit, il est proposé de les autoriser sous réserve que les vols programmés soient arrivés après 23 heures. Cette mesure vise à éviter les retards supplémentaires pour les passagers dont les vols ont été retardés indépendamment de la volonté du transporteur. Ces ajustements visent à concilier les impératifs de sécurité et de tranquillité publique avec les besoins des passagers et des compagnies aériennes. Ils sont également conformes aux recommandations émises à la suite des récentes plaintes et de l'analyse des données disponibles. Cordialement Un riverain de l'aéroport de Nantes

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

203	24/02/2024	17:39	Sans titre	<p>Madame, Monsieur, En ma qualité de Président de la SAS Park Ouest Assistance, je me permets de soumettre notre requête dans le cadre de la consultation publique actuellement en cours concernant le couvre-feu en vigueur à l'aéroport de Nantes. Nous sollicitons un assouplissement du couvre-feu actuellement imposé pour les raisons suivantes : la gestion des plannings de gardiennage de véhicules en cas de retard des aéronefs s'avère être une tâche complexe pour notre entreprise. En effet, les retards de vols sont des événements inévitables et imprévisibles dans l'industrie aéroportuaire. Ils peuvent entraîner des ajustements de dernière minute dans nos plannings de personnel et de ressources matérielles pour assurer le service de garde des véhicules des passagers. Un assouplissement du couvre-feu nous permettrait de mieux nous adapter à ces situations imprévues, en nous offrant une plus grande flexibilité dans la gestion de nos opérations et en nous permettant de fournir un service continu et efficace aux voyageurs utilisant l'aéroport de Nantes. Nous restons à votre entière disposition pour toute information supplémentaire et nous vous remercions par avance de l'attention que vous porterez à notre demande. Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées. Le Président de la SAS Park Ouest Assistance</p>
204	24/02/2024	17:55	Vive l'aviation	<p>Je ne comprends pas l'objet de cet arrêté qui propose d'accroître les restrictions pesant sur l'aéroport de Nantes. Il y a déjà trop de contraintes réglementaires qui entravent son bon fonctionnement ! Merci de nous permettre de prendre librement l'avion, ce qui me paraît être un droit fondamental d'une société moderne.</p>
205	24/02/2024	18:01	Non au couvre-feu !	<p>En tant qu'habitant de Bouguenais, une commune où il y a le couloir aérien de l'aéroport de Nantes, je suis une cliente régulière de cet aéroport. Malheureusement, j'ai souvent été confrontée à des situations où les vols étaient déroutés, notamment vers Bordeaux. Dans ces circonstances, les passagers se retrouvent souvent livrés à eux-mêmes, et il est fréquemment nécessaire d'entreprendre les démarches pour rentrer à Nantes par nos propres moyens. Personnellement, j'ai dû déboursier près de 1000 euros pour regagner ma destination initiale ! Il est important de rectifier une idée fautive selon laquelle les avions occasionneraient un bruit insupportable à Bouguenais. Contrairement aux affirmations du COCETA, une association qui exprime régulièrement ses préoccupations à chaque passage d'avion, la réalité est bien différente. D'ailleurs, lors de la consultation publique concernant le projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, les opinions étaient partagées de manière équilibrée, avec un résultat quasi 50/50 à Bouguenais. Il est donc important de considérer tous les aspects et les données factuelles avant de porter des jugements hâtifs sur les questions liées au trafic aérien et à son impact sur les populations locales. Et c'est pour cette raison qu'il est souhaitable de lever entièrement le couvre-feu. Merci de m'avoir lu.</p>

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

206	24/02/2024	18:07	Stop aux restrictions de l'aéroport mais modernisation urgente	L'aéroport de Nantes n'a pas besoin de restrictions supplémentaires mais, au contraire, de moins de contraintes. Cet aéroport a surtout besoin d'une modernisation qui devient très très urgente (rénovation, agrandissement, mise en place de l'ILS, tramway, parkings,...). Toute grande métropole européenne pour se développer a besoin d'une infrastructure aéroportuaire digne de ce nom. Il faut préparer le futur et garantir le développement de la ville et de la région.
207	24/02/2024	18:26		<p>Contribution à la Consultation publique sur la modification de l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) De XXX (Union départementale CSF Loire Atlantique) et XXX (UFC Que Choisir Nantes) membres de la Commission Consultative de L'Environnement de l'aéroport de Nantes Atlantique au titre des associations de consommateurs</p> <p>1) Un arrêté nécessaire Nous souscrivons aux intentions de cet arrêté modificatif : viser à une application renforcée du couvre-feu en programmation, avec trois objectifs : améliorer la lisibilité de la règle, réduire le nombre de vols de nuit réalisés en dépit des règles du couvre-feu, accélérer et faciliter l'instruction des manquements et la procédure de sanction qui s'y rapporte. Pour concrétiser les engagements ministériels, il est nécessaire de mettre en oeuvre rapidement cette modification pour montrer aux populations concernées la volonté d'agir de l'autorité publique. Nous regrettons que dans le document explicatif de cette modification, aucune information ne soit fournie sur le nombre de dépassements du couvre-feu, sur leur impact pour les populations, sur les sanctions prises en cas d'infraction.....</p> <p>2) Un projet d'arrêté encore trop flou Dans les raisons indépendantes permettant de s'affranchir du couvre-feu, certains motifs -auraient pu être limités : exemple un conflit social ou une manifestation, extérieurs à l'activité du transporteur en apportant une précision non connus 24H à l'avance. -ne pas être repris « un événement lié... à l'exploitation de l'aéronef au sol ». En effet dans ce cas, nous considérons que ce motif est très large et vague et qu'il appartient au transporteur de s'organiser pour pallier à cette défaillance. La pression exercée par certains opérateurs sur les personnels et les aéronefs est une source de problèmes que ces opérateurs doivent réduire.</p> <p>3) La nécessité d'aller plus loin Nous comprenons bien que cet arrêté est pris « en urgence » pour permettre une application rapide mais nous souhaitons également que des actions concrètes soient mises en oeuvre comme l'avancée des programmations dans un créneau avant 23H (pour aller rapidement vers 22H30)de manière à garantir le respect strict du couvre-feu (certains transporteurs viennent d'indiquer cette intention -à concrétiser), ce qui permettra de diminuer le nombre de dérogations Nous émettons également le souhait que ce dossier soit plus transparent en ce qui concerne les « violations » du couvre-feu en permettant au grand public de suivre les résultats, avec un indicateur journalier, mensuel, et annuel du nombre de dépassements en indiquant les transporteurs concernés, les motifs et les montants des sanctions prises</p>

208	24/02/2024	18:28	<p>Contribution à la Consultation publique sur la modification de l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) De XXX (Union départementale CSF Loire Atlantique) et XXX (UFC Que Choisir Nantes) membres de la Commission Consultative de L'Environnement de l'aéroport de Nantes Atlantique au titre des associations de consommateurs</p> <p>1) Un arrêté nécessaire Nous souscrivons aux intentions de cet arrêté modificatif : viser à une application renforcée du couvre-feu en programmation, avec trois objectifs : améliorer la lisibilité de la règle, réduire le nombre de vols de nuit réalisés en dépit des règles du couvre-feu, accélérer et faciliter l'instruction des manquements et la procédure de sanction qui s'y rapporte. Pour concrétiser les engagements ministériels, il est nécessaire de mettre en oeuvre rapidement cette modification pour montrer aux populations concernées la volonté d'agir de l'autorité publique. Nous regrettons que dans le document explicatif de cette modification, aucune information ne soit fournie sur le nombre de dépassements du couvre-feu, sur leur impact pour les populations, sur les sanctions prises en cas d'infraction.....</p> <p>2) Un projet d'arrêté encore trop flou Dans les raisons indépendantes permettant de s'affranchir du couvre-feu, certains motifs -auraient pu être limités : exemple un conflit social ou une manifestation, extérieurs à l'activité du transporteur en apportant une précision non connus 24H à l'avance. -ne pas être repris « un événement lié... à l'exploitation de l'aéronef au sol ». En effet dans ce cas, nous considérons que ce motif est très large et vague et qu'il appartient au transporteur de s'organiser pour pallier à cette défaillance. La pression exercée par certains opérateurs sur les personnels et les aéronefs est une source de problèmes que ces opérateurs doivent réduire.</p> <p>3) La nécessité d'aller plus loin Nous comprenons bien que cet arrêté est pris « en urgence » pour permettre une application rapide mais nous souhaitons également que des actions concrètes soient mises en oeuvre comme l'avancée des programmations dans un créneau avant 23H (pour aller rapidement vers 22H30)de manière à garantir le respect strict du couvre-feu (certains transporteurs viennent d'indiquer cette intention -à concrétiser), ce qui permettra de diminuer le nombre de dérogations Nous émettons également le souhait que ce dossier soit plus transparent en ce qui concerne les « violations » du couvre-feu en permettant au grand public de suivre les résultats, avec un indicateur journalier, mensuel, et annuel du nombre de dépassements en indiquant les transporteurs concernés, les motifs et les montants des sanctions prises</p>
-----	------------	-------	--

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

209	24/02/2024	18:30		<p>Contribution à la Consultation publique sur la modification de l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) De XXX (Union départementale CSF Loire Atlantique) et XXX (UFC Que Choisir Nantes) membres de la Commission Consultative de L'Environnement de l'aéroport de Nantes Atlantique au titre des associations de consommateurs</p> <p>1) Un arrêté nécessaire Nous souscrivons aux intentions de cet arrêté modificatif : viser à une application renforcée du couvre-feu en programmation, avec trois objectifs : améliorer la lisibilité de la règle, réduire le nombre de vols de nuit réalisés en dépit des règles du couvre-feu, accélérer et faciliter l'instruction des manquements et la procédure de sanction qui s'y rapporte. Pour concrétiser les engagements ministériels, il est nécessaire de mettre en oeuvre rapidement cette modification pour montrer aux populations concernées la volonté d'agir de l'autorité publique. Nous regrettons que dans le document explicatif de cette modification, aucune information ne soit fournie sur le nombre de dépassements du couvre-feu, sur leur impact pour les populations, sur les sanctions prises en cas d'infraction.....</p> <p>2) Un projet d'arrêté encore trop flou Dans les raisons indépendantes permettant de s'affranchir du couvre-feu, certains motifs -auraient pu être limités : exemple un conflit social ou une manifestation, extérieurs à l'activité du transporteur en apportant une précision non connus 24H à l'avance. -ne pas être repris « un événement lié... à l'exploitation de l'aéronef au sol ». En effet dans ce cas, nous considérons que ce motif est très large et vague et qu'il appartient au transporteur de s'organiser pour pallier à cette défaillance. La pression exercée par certains opérateurs sur les personnels et les aéronefs est une source de problèmes que ces opérateurs doivent réduire.</p> <p>3) La nécessité d'aller plus loin Nous comprenons bien que cet arrêté est pris « en urgence » pour permettre une application rapide mais nous souhaitons également que des actions concrètes soient mises en oeuvre comme l'avancée des programmations dans un créneau avant 23H (pour aller rapidement vers 22H30)de manière à garantir le respect strict du couvre-feu (certains transporteurs viennent d'indiquer cette intention -à concrétiser), ce qui permettra de diminuer le nombre de dérogations Nous émettons également le souhait que ce dossier soit plus transparent en ce qui concerne les « violations » du couvre-feu en permettant au grand public de suivre les résultats, avec un indicateur journalier, mensuel, et annuel du nombre de dépassements en indiquant les transporteurs concernés, les motifs et les montants des sanctions prises</p>
210	24/02/2024	18:42	<p>Commentaire sur le projet d'arrêté sur les vols d'avions à Nantes</p>	<p>Habitant près du lycée Clemenceau, je subis quotidiennement les nuisances sonores des avions proches de l'atterrissage, lorsque les vents sont à l'ouest. L'intérêt économique des compagnies aériennes ne doit pas primer avant tout sur la santé des milliers de riverains impactés. C'est pourquoi je demande que l'amplitude horaire du couvre-feu soit étendue de 22 h 30 à 7 h, pour respecter le temps de sommeil de tous.</p>

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

211	24/02/2024	22:48	Modification du couvre feu	Dans l'intérêt de toutes les personnes survolés à basse altitude, il faut abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés; C'est inadmissible d'être réveillé en sursaut dès 6 h 10 du matin parce que des avions décollent sans prendre suffisamment d'altitudes et ne sont guère à plus de 1400 pieds. pourquoi ne décollent pas par le sud pour éviter Nantes Rezé Pont saint Martin, Bouguenais ? L'impact serait moindre. Il faudrait déjà faire respecter ce qui a été décidé au niveau des horaires du couvre feu et il ne devrait pas y avoir d'exceptions. Je ne peux pas prétendre à des quelconques aides pour isoler acoustiquement mon habitation, car en théorie, je ne suis pas dans la bonne zone. Est ce normal , alors que je suis pénalisé aujourd'hui ?
212	24/02/2024	23:00	Modification de l'amplitude du couvre feu	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés ;
213	24/02/2024	23:05	Horaires couvre-feu	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés;

214	25/02/2024	11:32	<p>easyJet s'engage de longue date pour limiter son empreinte sonore : - La compagnie a activement défendu une actualisation des catégories acoustiques et s'est réjouie des annonces du gouvernement en la matière. - Dès 2019, nous avons adopté un cahier d'acteur, sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, incluant des mesures contre les nuisances sonores ; - easyJet défend activement le renouvellement des flottes, afin d'avoir des avions plus performants, tant sur les expériences passagers que sur le plan environnemental. - easyJet investit massivement dans le renouvellement de ses flottes. la compagnies opère plus de 300 Airbus en Europe doit recevoir d'ici à 2034 300 Airbus Neo. Ces avions, plus modernes, permettent de réduire la consommation de carburant de 20 % et l'empreinte sonore de 50 % au décollage et à l'atterrissage par rapport à la génération précédente. Les Neo représentent à ce jour 20% des avions de la compagnie et viennent progressivement remplacer les avions plus anciens et accompagner la croissance de la flotte. A l'instar d'autres pays européens La France doit se doter d'un outil incitatif afin que ces avions soient basés localement.</p> <p>D'un point de vue opérationnel : - Nous avons développé des approches en descente continue (CDA) pour réduire les temps de vol et le bruit ; - Nous avons accru notre recours à l'approche CONF 3 avec un moindre braquage des volets, qui ralentit la puissance des moteurs et donc réduit leur bruit, la décélération continue des moteurs à l'approche ; - Nous procédons à la réduction de l'usage de l'APU (Unité auxiliaire d'alimentation) et développons des GPU. Renforcer le couvre-feu aura un impact sur l'investissement et l'économie locale. easyJet a établi une base à Nantes en 2019. Avec 3 avions ce sont de près 200 emplois de personnels navigants commerciaux et techniques qui ont été créés mais aussi des emplois indirects sur la plateforme aéroportuaire par le biais des prestataires en escale, maillon économique indispensable de notre secteur et plus largement dans l'économie du tourisme de loisirs (hôteliers, restaurants...) et du tourisme d'affaires. Réduire certaines fréquences pour les passagers ne serait pas sans conséquence sur l'investissement des compagnies aériennes sur le long terme. Supprimer des fréquences affaiblit la connectivité. La création d'une base est une opportunité stratégique d'optimiser les programmes de vol au départ de Nantes et de renforcer le lien économique de Nantes vers d'autres métropoles françaises. Cette accessibilité à la ville et la région, à laquelle easyJet contribue, nourrit l'attractivité de la ville et de la région et permet de maintenir sa connectivité. L'extension des horaires du couvre-feu aurait un impact significatif sur les capacités opérationnelles des compagnies aériennes basées. L'activité de Nantes Atlantique est fondamentale pour maintenir l'attractivité du territoire - relativement enclavé - et répondre au besoin de dessertes en Europe et à l'international. Des déroutements supplémentaires impacteraient la qualité de service et l'environnement. Sans chercher s'affranchir de nos responsabilités il est indispensable de souligner que le transport aérien est par nature impacté par des aléas opérationnels. La grande majorité des vols d'easyJet décollent et arrivent à l'heure en dépit de contextes opérationnels parfois difficiles. easyJet est la deuxième compagnie aérienne en France et l'une des compagnies aériennes utilisant le plus l'espace aérien français en Europe, à ce titre elle est particulièrement exposée aux perturbations telles que la congestion de l'espace aérien. Les perturbations peuvent être dues à des facteurs internes (problème technique) ou externes indépendants de notre volonté (météo, limitation contrôle aérien). Ainsi la capacité de trafic du contrôle aérien est la principale source de notre retard. Un couvre-feu renforcé pourrait signifier davantage de déroutements au détriment de la qualité de service et de l'environnement. Pour assurer notre</p>
-----	------------	-------	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

				<p>mission de transporteur auprès de nos passagers nous essayons toujours, lorsque cela est possible, d'atterrir à l'aéroport initialement prévu afin d'éviter des vols à vide le lendemain pour que les avions rejoignent leur base. L'absence d'exception pour les compagnies basées peut générer des perturbations pour les passagers, des nuisances supplémentaires pour les riverains de l'aéroport de déroutement et des vols à vide, ce qui n'est pas aligné avec les efforts de la compagnie qui a déjà réduit de plus de 30% ses émissions carbone par passager/kilomètre depuis 2000. easyJet continuera de participer pleinement à l'objectif commun de réduction des nuisances sonores et ne cherche pas à s'exonérer de ses responsabilités, au même titre que la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers - F NAM - qui représente les principales compagnies aériennes opérant sur l'aéroport de Nantes-Atlantique dont easyJet. Cependant, easyJet souhaite que : - la performance des services de navigation aérienne française soit améliorée. Les compagnies aériennes doivent contribuer à la réduction du bruit mais ne peuvent en être les uniques acteurs. Alors qu'ils sont à l'origine d'un grand nombre de retards ces dernières années il est indispensable que les services de navigation aérienne française voient leur performance s'améliorer. - les outils de suivi des manquements soient adaptés à l'activité de transporteur aérien. En effet, l'arrêté du 8 avril 2022 intègre la notion de "raisons indépendantes de la volonté du transporteur". Cette notion prête à interprétation et n'est pas pertinente car elle suppose que le transporteur dispose du contrôle sur « les circonstances indépendantes de sa volonté » et qui affectent la réalisation d'un vol. A titre d'exemple le premier semestre 2023 enregistrait 39 jours de grève du contrôle aérien français impactant 1 000 vols easyJet et plus de 200 000 de nos passagers dans l'ensemble de notre réseau. Concernant la liste de « raisons indépendantes de la volonté du transporteur » cette dernière est dans sa formulation actuelle limitative, couvre les situations indépendantes de la volonté du transporteur, sur lesquelles il n'a donc aucun contrôle et ne prend pas en considération les variations, exceptions ou nouvelles situations qui surviennent fréquemment dans l'activité d'une compagnie aérienne. Aussi l'absence de précision de ce qui est attendu au titre « des mesures raisonnables » permettrait d'implicitement rejeter les justifications transmises par le transporteur alors que l'existence de ces circonstances n'est pas contestée, au seul motif que le transporteur n'aurait pas pris de « mesures raisonnables ».</p>
--	--	--	--	---

215	25/02/2024	11:34		<p>Renforcer le couvre-feu aura un impact sur l'investissement et l'économie locale. easyJet a établi une base à Nantes en 2019. Avec 3 avions ce sont de près 200 emplois de personnels navigants commerciaux et techniques qui ont été créés mais aussi des emplois indirects sur la plateforme aéroportuaire par le biais des prestataires en escale, maillon économique indispensable de notre secteur et plus largement dans l'économie du tourisme de loisirs (hôteliers, restaurants...) et du tourisme d'affaires. Réduire certaines fréquences pour les passagers ne serait pas sans conséquence sur l'investissement des compagnies aériennes sur le long terme. Supprimer des fréquences affaiblit la connectivité. La création d'une base est une opportunité stratégique d'optimiser les programmes de vol au départ de Nantes et de renforcer le lien économique de Nantes vers d'autres métropoles françaises. Cette accessibilité à la ville et la région, à laquelle easyJet contribue, nourrit l'attractivité de la ville et de la région et permet de maintenir sa connectivité. L'extension des horaires du couvre-feu aurait un impact significatif sur les capacités opérationnelles des compagnies aériennes basées. L'activité de Nantes Atlantique est fondamentale pour maintenir l'attractivité du territoire - relativement enclavé - et répondre au besoin de dessertes en Europe et à l'international. Des déroutements supplémentaires impacteraient la qualité de service et l'environnement. Sans chercher s'affranchir de nos responsabilités il est indispensable de souligner que le transport aérien est par nature impacté par des aléas opérationnels. La grande majorité des vols d'easyJet décollent et arrivent à l'heure en dépit de contextes opérationnels parfois difficiles. easyJet est la deuxième compagnie aérienne en France et l'une des compagnies aériennes utilisant le plus l'espace aérien français en Europe, à ce titre elle est particulièrement exposée aux perturbations telles que la congestion de l'espace aérien. Les perturbations peuvent être dues à des facteurs internes (problème technique) ou externes indépendants de notre volonté (météo, limitation contrôle aérien). Ainsi la capacité de trafic du contrôle aérien est la principale source de notre retard. Un couvre-feu renforcé pourrait signifier davantage de déroutements au détriment de la qualité de service et de l'environnement. Pour assurer notre mission de transporteur auprès de nos passagers nous essayons toujours, lorsque cela est possible, d'atterrir à l'aéroport initialement prévu afin d'éviter des vols à vide le lendemain pour que les avions rejoignent leur base. L'absence d'exception pour les compagnies basées peut générer des perturbations pour les passagers, des nuisances supplémentaires pour les riverains de l'aéroport de déroutement et des vols à vide, ce qui n'est pas aligné avec les efforts de la compagnie qui a déjà réduit de plus de 30% ses émissions carbone par passager/kilomètre depuis 2000. easyJet continuera de participer pleinement à l'objectif commun de réduction des nuisances sonores et ne cherche pas à s'exonérer de ses responsabilités, cependant, nous souhaitons que : - la performance des services de navigation aérienne française soit améliorée. Les compagnies aériennes doivent contribuer à la réduction du bruit mais ne peuvent en être les uniques acteurs. Alors qu'ils sont à l'origine d'un grand nombre de retards ces dernières années il est indispensable que les services de navigation aérienne française voient leur performance s'améliorer. - les outils de suivi des manquements soient adaptés à l'activité de transporteur aérien. En effet, l'arrêté du 8 avril 2022 intègre la notion de "raisons indépendantes de la volonté du transporteur". Cette notion prête à interprétation et n'est pas pertinente car elle suppose que le transporteur dispose du contrôle sur « les circonstances indépendantes de sa volonté » et qui affectent la réalisation d'un vol. A titre d'exemple le premier semestre 2023 enregistré 39 jours de grève du contrôle aérien français impactant 1 000 vols easyJet et plus de 200 000</p>
-----	------------	-------	--	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

				<p>de nos passagers dans l'ensemble de notre réseau. Concernant la liste de « raisons indépendantes de la volonté du transporteur » cette dernière est dans sa formulation actuelle limitative, couvre les situations indépendantes de la volonté du transporteur, sur lesquelles il n'a donc aucun contrôle et ne prend pas en considération les variations, exceptions ou nouvelles situations qui surviennent fréquemment dans l'activité d'une compagnie aérienne. Aussi l'absence de précision de ce qui est attendu au titre « des mesures raisonnables » permettrait d'implicitement rejeter les justifications transmises par le transporteur alors que l'existence de ces circonstances n'est pas contestée, au seul motif que le transporteur n'aurait pas pris de « mesures raisonnables ». easyJet s'engage de longue date pour limiter son empreinte sonore : - La compagnie a activement défendu une actualisation des catégories acoustiques et soutien le renouvellement des flottes, afin d'avoir des avions plus performants, tant sur la plan de l'expériences passagers qu'environnemental. - Dès 2019, nous avons adopté un cahier d'acteur, sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, incluant des mesures contre les nuisances sonores, - Nous investissons massivement dans le renouvellement de notre flotte. Nous opérons plus de 300 Airbus en Europe doit recevoir d'ici à 2034 300 Airbus Neo. Ces avions, plus modernes, permettent de réduire la consommation de carburant de 20 % et l'empreinte sonore de 50 % au décollage et à l'atterrissage par rapport à la génération précédente. Les Neo représentent à ce jour 20% des avions de la compagnie et viennent progressivement remplacer les avions plus anciens et accompagner la croissance de la flotte. A l'instar d'autres pays européens La France doit se doter d'un outil incitatif afin que ces avions soient basés localement. D'un point de vue opérationnel : - Nous avons développé des approches en descente continue (CDA) pour réduire les temps de vol et le bruit ; - Nous avons accru notre recours à l'approche CONF 3 avec un moindre braquage des volets, qui ralentit la puissance des moteurs et donc réduit leur bruit, la décélération continue des moteurs à l'approche ; - Nous procédons à la réduction de l'usage de l'APU (Unité auxiliaire d'alimentation) et développons des GPU.</p>
--	--	--	--	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

216	25/02/2024	12:34		Contribution au projet d'arrêté modificatif du couvre-feu de l'aéroport de Nantes-Atlantique Si le projet d'arrêté concernant la clarification de l'application du couvre-feu est louable, il ne doit pas conduire à un renforcement des contraintes. Depuis l'application de l'arrêté du 28 septembre 2021 le nombre de mouvements nocturnes a diminué sensiblement et le projet modificatif est de nature à améliorer son respect. Par ailleurs, la mise en oeuvre de nouvelles procédures d'approche performantes en 21 (ILS ou satellitaire) aura pour effet de limiter les impacts connexes actuels (remises de gaz et retours base décalés). Renforcer les contraintes provoquera des conséquences sur l'exploitation de la plateforme avec des conséquences sur les plans 'économique' et 'social' en cas de fermeture des bases et une forte réduction de la connectivité du Grand Ouest, territoire de plus de 8 millions d'habitants. Pour conclure, lorsqu'une source de bruit est nuisible, la seule solution pour régler définitivement le problème est de rechercher un environnement adapté (cf. objectif premier du projet de transfert) sans remettre en cause les autres objectifs (économie, emploi, connectivité).
217	25/02/2024	12:40		Contribution au projet d'arrêté modificatif du couvre-feu de l'aéroport de Nantes-Atlantique Si le projet d'arrêté concernant la clarification de l'application du couvre-feu est louable, il ne doit pas conduire à un renforcement des contraintes. Depuis l'application de l'arrêté du 28 septembre 2021 le nombre de mouvements nocturnes a diminué sensiblement et le projet modificatif est de nature à améliorer son respect. Par ailleurs, la mise en oeuvre de nouvelles procédures d'approche performantes en 21 (ILS ou satellitaire) aura pour effet de limiter les impacts connexes actuels (remises de gaz et retours base décalés). Renforcer les contraintes provoquera des conséquences sur l'exploitation de la plateforme avec des impacts forts sur les plans 'économique' et 'social' en cas de fermeture des bases et une réduction significative de la connectivité du Grand Ouest, territoire de plus de 8 millions d'habitants. Pour conclure, lorsqu'une source de bruit est nuisible, la seule solution pour régler définitivement le problème est de rechercher un environnement adapté (cf. objectif premier du projet de transfert) sans remettre en cause les autres objectifs (économie, emploi, connectivité).
218	25/02/2024	13:56	Couvre feu	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés ;

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

219	25/02/2024	14:14	Un couvre feu toujours inefficace qui ne protège toujours pas les riverains et Nantais	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés
220	25/02/2024	14:44	Nuisances aéroport de Nantes Atlantique	Bonjour, Pour faire simple, il s'agit d'un sujet de santé publique. Aucun organisme compétent n'intervient dans le débat. Ce n' est pas les compagnies aériennes, ni l'exploitant qui visent ces objectifs. Être clairvoyant, viser un avenir à court terme est aller dans le mur. Réfléchissons à l'avenir de Nantes au delà des cinq prochaines années. Quelques points hors sujet mais qui concernent la santé des riverains de cet aéroport périurbain : le plan de protection des bruits date de 2019. De puis le 1er janvier 2023 les conditions d'approche ont été modifiées entraînant un nombre de remise de gaz en forte augmentation. Des riverains hors zones sont aujourd'hui concernés. Pourquoi les organismes qui valident de nouvelles dispositions ne soulignent pas que cela impactera plus de riverains ? Pour finir, les nuisances d'aujourd'hui seront moindres que celles de demain. Il y a quelques jours (je suis hors zone bruit) j'ai vu un avion Ryanair venant de Marseille remettre les gaz 2 fois, la troisième fois il s'est détourné sur Bordeaux. CQFD : l'aéroport de Nantes Atlantique est aujourd'hui à la limite de ce qu'il peut faire. Merci pour avoir lu mon commentaire. Citoyen

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

221	25/02/2024	16:11	Pour une vraie protection et sécurité des riverains	<p>Bonjour, Concernant l'arrêté et les mesures exceptionnelles de protection des riverains tant annoncées, il faut un couvre-feu strict, hormis urgence sanitaire ou de sécurité, entre 22h00 et 6h00 la semaine et 22h00 et 7h00 le samedi et dimanche. Je profite également de cette consultation pour faire entendre ma voix, habitant du centre ville de Nantes (quartier Madeleine) au-dessus de l'approche désaxée et subissant fortement les nuisances aériennes (population qui souffre et qui est bien souvent méprisée et oubliée dans ce dossier face aux intérêts politiques et financiers). Mon propos s'en tiendra donc au choix complètement incompréhensible et uniquement politique de reporter encore la remise dans l'axe des avions lors des atterrissages au dessus de Nantes. Ne jamais occulter plusieurs postulats ou vérités souvent omises dans les rapports et conclusions, surtout si nous ne subissons pas directement les conséquences de l'échec de ce dossier : - L'approche axée est l'approche de référence ou historique pour l'aéroport de Nantes par rapport au sens de la piste. - L'approche désaxée est un changement de trajectoire qui devait faire l'objet comme tout changement de trajectoire du moratoire jusqu'en 2027 et non l'approche axée de référence. - Ce changement de trajectoire désaxé ne respecte pas l'optimum de sécurité alors que les avions passent au-dessus de quartiers (plus) peuplés et denses (encore avec la tempête Louis des derniers jours, plusieurs avions en difficultés pour atterrir et utilisation des moteurs plus importante donc plus de bruit au-dessus des survolés). - Les populations sous l'approche désaxée n'ont jamais été consulté même lors de la nouvelle dérogation sécuritaire en 2020 et pour eux le fait de leur imposer les avions ne pose pas de problème (deux poids deux mesures...rupture d'égalité... ?) - Le maintien du changement de trajectoire désaxé obsolète et moins sécuritaire était corrélé à la mise en place de la double approche ce qui n'est pas le cas (pourquoi attendre 10 ans depuis l'abandon de NDDL en 2018 pour remettre dans l'axe ?) - En prenant les derniers recensements (2022) il y a actuellement plus d'habitants sous l'approche désaxée (Doulon Bottière : 34039 habitants, Malakoff St Donatien : 34670 hab, Centre-ville : 28485 hab et l'île de Nantes : 18333 hab) avec 115 527 habitants que sous l'approche axée (Nantes Erdre : 30474 hab, Haut Pavés St Félix : 35848 hab, Centre-ville : 28485 et Ile des Nantes : 18333) avec 113 140 habitants. Bien prendre aussi en compte que la population sous le changement de trajectoire désaxé va continuer fortement à croître contrairement à l'approche axée qui passe en grande partie au-dessus de l'Erdre moins habité, au-dessus de la partie du centre-ville commerçante donc moins habitée (contrairement à l'axe désaxée qui passe au-dessus du centre ville plus résidentiel) et au bout de l'île de Nantes au-dessus de la Loire moins habité (contrairement à l'axe désaxée qui passe en plein au-dessus de l'île)... L'explication du maintien d'un changement de trajectoire désaxée moins sécuritaire, touchant plus ou autant d'habitants et plus bruyante est donc bien ailleurs que le but affiché de sécurité et protection des riverains. En effet, nous continuons de lire dans les rapports et médias que tout est recherché pour maintenir l'approche désaxée, en présentant ce changement de trajectoire comme normal ou comme l'approche de référence et pire en avançant des arguments erronés voir mensongés comme cette approche évite le centre-ville, touche moins d'habitants...voir le summum du mépris : la population sous l'approche désaxée est de toute façon habituée à ces nuisances donc tout va bien pour eux et laissons les autres tranquilles... Pour finir, il est vrai que nous nageons en pleine opacité et frilosité politique dans ce dossier (pour rester polie...), mais merci de nous redonner confiance dans la parole politique et le sens de l'intérêt général de</p>
-----	------------	-------	---	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

				protection de toutes les populations en allongeant le couvre-feu de 8h en semaine et 9h le week-end et en remettant dès que possible les avions dans l'axe pour les atterrissages au-dessus de Nantes. Cordialement
222	25/02/2024	16:31	Un aéroport comme outil au service des entreprises	L'aéroport doit permettre aux avions d'effectuer des rotations sur des horaires stratégiques tôt le matin et tard le soir pour permettre aux travailleurs d'effectuer leurs rendez-vous une fois sur place à des horaires convenables et ainsi optimiser les déplacements à prix compétitif sans devoir rajouter des chambres d'hôtel simplement pour prendre l'avion.

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

223	25/02/2024	17:38	Projet d'arrêté couvre-feu Nantes Atlantique	<p>Je suis étonné qu'on parle d'aérodrome alors qu'il s'agit d'un aéroport international passé de 2018 à 2019 de 3 à 7 millions de passagers et que le 15 millions annoncés arriveront très vite. Les recommandations médicales prévoient 8 heures de sommeil pour les adultes, 12-16 heures pour les nouveau-nés et 8 à 10 heures pour les adolescents. Le rapport de l'ADEME, qui n'est pas un repère de décroissants, évalue à 6,1 Milliards d'Euros par an en France, le coût social du bruit, avec entre autres l'espérance de vie des riverains diminuée de 3 ans. L'étude 'Débats' établit scientifiquement le lien entre dégradation de la santé et le bruit. La proposition de loi à l'Assemblée nationale de XXX du parti présidentiel va dans le sens de la protection des survolés. A l'heure où il est question de faire faire des économies à la sécurité sociale, cette loi est plus qu'urgente. L'amplitude horaire du couvre-feu que vous proposez, de seulement 6h (0h à 6h) ne répond pas aux besoins physiologiques des survolés. Cet arrêté ne porte pas sur la restriction d'exploitation puisque dans ses modifications il comporte davantage d'occasions de violer son application. Seul un couvre-feu strict de 23 heures à 7 heures en semaine et de 23 heures à 9 heures les samedis et dimanches sera acceptable et vivable pour les 100 000 survolés.</p>
224	25/02/2024	17:42	réécriture de l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique UN COUVRE-FEU TOUJOURS PLUS PERMISSIF	<p>dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude inférieure à 08h00 en semaine et 09h00 le week-end - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté afin de s'assurer de la stricte application du couvre feu - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté afin de s'assurer de la stricte application du couvre- feu - le d) et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés</p>
225	25/02/2024	18:13	UN COUVRE FEU TOUJOURS PLUS PERMISSIF	<p>Dans l'intérêt des 1 00 000 citoyens survolés à basse altitude , j'exige d'abroger le a) du IV de l'article 1ER en tant qu'il prévoit un couvre feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week end et qu'il doit permettre de respecter les 9 heures de sommeil preconisées par l'OMS n'ont plus lieu d'être le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'Application STRICTE du couvre feu le d) et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés</p>

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

226	25/02/2024	18:15	UN COUVRE FEU TOUJOURS PLUS PERMISSIF	Dans l'intérêt des 1 00 000 citoyens survolés à basse altitude , j'exige d'abroger le a) du IV de l'article 1ER en tant qu'il prévoit un couvre feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week end et qu'il doit permettre de respecter les 9 heures de sommeil preconisées par l'OMS n'ont plus lieu d'être le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'Application STRICTE du couvre feu le d) et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés
227	25/02/2024	18:16	POUR UN COUVRE-FEU RESPECTANT LES 100 000 RIVERAINS DE L'AEROPORT NANTES-ATLANTIQUE	Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons l'abrogation de - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude inférieure à 08h00 en semaine et à 09h00 le week-end - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté afin de s'assurer de l'application stricte du couvre-feu - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté afin de s'assurer de l'application stricte du couvre-feu -le d) et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés

228	25/02/2024	20:00	<p>Les élu.e.s du Conseil Régional des Pays de la Loire, les groupes écologistes de Nantes Métropole et du département de Loire-Atlantique déposent une contribution à la consultation publique concernant le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique, consultation publique organisée par le ministère des transports et la DGAC jusqu'au 25 février. La consultation publique intervient dans un contexte particulier dans la vie de l'aéroport de Nantes Atlantique. Cet équipement cumule depuis plusieurs années des décisions contradictoires et des retards ayant des conséquences sur la protection des riverains, la protection de l'environnement et l'enjeu de santé environnementale : optimisation des mesures d'approche à l'atterrissage retardées depuis de trop nombreuses années, abandon de l'appel d'offres concernant le traité de concession, projet d'extension de la piste proposée par la DGAC finalement abandonné, arrêté d'exploitation de l'aéroport et absence de gouvernance partagée déclenchant la protestation unanime des maires de la métropole nantaise et des riverains, couvre-feu à l'atterrissage non-respecté par de nombreuses compagnies low-cost... Ces à-coups, injonctions contradictoires et retards chroniques indiquent l'incapacité actuelle pour l'Etat et la DGAC d'inscrire résolument l'aéroport de Nantes Atlantique dans les enjeux dont les élu.e.s écologistes du groupe L'écologie ensemble rappellent la priorité : la protection des riverains et de l'environnement, l'adaptation du trafic et de l'aménagement de l'aéroport aux objectifs climatiques des accords de Paris. Pour les élu.e.s écologistes, l'objectif de « restriction d'exploitation » de ce projet d'arrêté est indissociable des mesures concrètes de protection des riverains et de l'environnement à prendre à court terme, en particulier concernant le bruit, la qualité de l'air, la protection de la biodiversité, la préservation des espaces agricoles et naturels, la protection de la valeur des biens immobiliers, l'urbanisation des communes environnantes. Les élu.e.s écologistes du groupe L'écologie ensemble demandent : - L'extension de 23h à 7h du couvre-feu actuel, rédigée pour permettre un respect strict de celui-ci permettant la suppression des vols de nuit et pas seulement leur réduction ; la rédaction doit être suffisamment précise pour garantir cet objectif sur la base de l'expérience de l'actuel arrêté de couvre-feu. Ainsi, dans les raisons indépendantes, il est écrit en '6° un événement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol' ; cette rédaction est suffisamment floue pour permettre à des compagnies de ne pas respecter le couvre-feu. Il est donc demandé sa réécriture ou sa suppression. - Un article consacré à l'accueil à Nantes Atlantique d'avions moins bruyants (sur la base du bruit certifié des avions en approche et en survol) et moins polluants, tout en plafonnant le nombre de mouvements. Ce plafond sera à déterminer en concertation avec les collectivités locales, les associations de riverains et les associations de protection de l'environnement et qui devra être plus bas que l'activité actuelle. - Dans ce nouvel article, les élu.e.s écologistes du groupe L'écologie ensemble demandent la mise en place d'une taxe sur les décollages et les atterrissages. Celle-ci permettra de financer les travaux d'insonorisation des logements et d'engager résolument les compagnies vers le renouvellement de leur flotte par une nouvelle génération d'avions moins bruyants et moins polluants. - Conformément à la demande de l'ACNUSA, l'ajout d'un alinéa où tous les bilans des mouvements effectués devront être publiés à l'issue de chaque saison aéronautiques et présentés à la Commission Consultative Environnement pour plus de transparence En conclusion, Les élu.es. écologistes demandent à associer les collectivités locales au processus de sélection du nouveau concessionnaire. En effet, le choix de la</p>
-----	------------	-------	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

				<p>gouvernance est l'une des conditions pour installer un débat plus apaisé et pour prendre des décisions en phase avec les enjeux réels de notre territoire. Par la suite, la gouvernance de l'aéroport doit être partagée par l'Etat et le concessionnaire avec les collectivités locales, les acteurs économiques et les associations de protection de l'environnement et de riverains. A ce titre, une instance permanente est indispensable pour débattre et décider des enjeux environnementaux, de santé, de protection des riverains et de leurs biens. Les élu.e.s écologistes demandent donc une étude d'impact pour une gouvernance partagée, des études prenant en compte les effets sociaux et sur la santé de l'activité de l'aéroport au même titre que les bénéfices économiques et des répercussions du bruit sur l'attractivité du territoire, la mise en place d'un comité scientifique indépendant sur les risques, les nuisances, la protection contre le bruit et la pollution atmosphérique. Plus globalement, l'offre alternative au transport aérien doit se développer par des investissements prioritaires et massifs dans les trains de nuit et les lignes nationales au départ et à l'arrivée du Grand Ouest. Outre le gain écologique et d'amélioration du service public, cet investissement représente un levier fort pour plafonner les mouvements aériens et en particulier les vols Low Cost et les vols métropolitains. Conseiller.e.s régionaux des Pays de la Loire Groupe Ecologiste et Citoyen de Nantes Métropole Groupe Ecologiste Loire-Atlantique</p>
229	25/02/2024	21:03	Protection des survolés	<p>Bonjour, Faisant partie des survolés sur Nantes Est avec des avions passants à moins de 500 mètres en phase d'atterrissage, je lutte pour la protection de notre santé. Je souhaite le prolongement et le respect du couvre feu à 8 heures minimum, soit 23 heures à 7 heures du matin (préconisations de l'OMS). La limitation du trafic aérien sur l'aéroport NTES doit être mise en place. Le trafic est déjà trop important et nous empêche de profiter de nos extérieurs en période estivale. Les avions les plus bruyants doivent être interdits. Merci Cdt</p>

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

230	25/02/2024	21:15	Aéroport de Nantes et travail	J'ai besoin de l'aéroport de Nantes pour voyager régulièrement pour raisons professionnelles et les contraintes actuelles limitent déjà mon activité professionnelle. Pour ma part, je ne veux pas d'un arrêt encore plus restrictif que l'actuel, qui me semble assez pénalisant pour tout le monde (professionnels, particuliers, compagnies aériennes et acteurs économiques).
231	25/02/2024	21:19	un couvre feu qui doit respecter les habitants	Habitante de la zone concernée par le survol des avions, et ayant connu les désagréments de survols nocturnes et de forte fréquence, je suis vigilante pour que les autorités considèrent les citoyens et limitent les nuisances. Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, je demande que soit abrogé : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté en tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés; Cordialement
232	25/02/2024	21:22	Compagnies aériennes	Ce projet d'arrêté me paraît préjudiciable aux compagnies aériennes, qui pourraient se développer davantage sans toutes ces contraintes. Le développement de leur activité serait bénéfique pour la ville de Nantes et la région dans son ensemble. Ce qui ne permettait pas de nouvelles mesures plus restrictives qu'actuellement.
233	25/02/2024	21:31	Supprimer le couvre feu !!	Il est impératif de supprimer le couvre-feu, car il entraîne des désagréments considérables pour les passagers. De plus, pour les riverains de l'aéroport, la concentration des vols est bien plus importante en raison de cette restriction. Un riverain de l'aéroport
234	25/02/2024	21:50	Intérêt général versus intérêt particulier	L'intérêt général devrait toujours primer sur l'intérêt particulier. Les personnes qui s'estiment victimes des nuisances de l'aéroport bénéficient de tout un arsenal d'aides (isolation,...) Ce qui revient à dire qu'il faut permettre une activité normale de l'aéroport de Nantes, sans toutes ces mesures restrictives, déjà suffisamment impactantes pour l'activité économique local et régionale. Il faudrait libérer l'aéroport de Nantes d'une bonne partie de ces règlements. Je suis opposé à la mise en place de plus de restrictions !
235	25/02/2024	21:58	Intérêt général versus intérêt particulier	L'intérêt général devrait toujours primer sur l'intérêt particulier. Les personnes qui s'estiment victimes des nuisances de l'aéroport bénéficient de tout un arsenal d'aides (isolation,...) Ce qui revient à dire qu'il faut permettre une activité normale de l'aéroport de Nantes, sans toutes ces mesures restrictives, déjà suffisamment impactantes pour l'activité économique local et régionale. Il faudrait libérer l'aéroport de Nantes d'une bonne partie de ces règlements. Je suis opposé à la mise en place de plus de restrictions !

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

236	25/02/2024	23:29	N'acceptons pas les détournements aux restrictions - priorité à la santé des riverain.e.s	<p>La santé et la sécurité des riverains de l'aéroport n'a pas à passer au second plan derrière les intérêts des compagnies aériennes. Cela doit se traduire dans les conditions d'exploitation de l'aérodrome de Nantes Atlantique. Cela passe par différentes décisions à prendre; - accélérer le calendrier de mise en place de l'ILS système automatisé d'atterrissage car il est anormal de faire prendre de tels risques à la population et on ne peut plus accepter de voir des avions remettre les gaz au dessus de nos têtes par manque de visibilité et d'être déroutés. Un jour l'irréparable se produira. Si l'ILS nécessite de prévoir un autre couloir de survol et d'approche cela aura également le mérite de répartir le poids des nuisances actuelles liées à la décision d'avoir maintenu un aéroport à proximité de Nantes. - élargir la plage horaire de couvre feu sur une amplitude de 23h00 à 7h00 du matin. Le survol de nos quartiers à partir de 23h00 est insupportable à une heure où nombre de concitoyen.ne.s aspirent à trouver le sommeil. - Tout cela doit s'accompagner de la limitation du trafic ; il est aberrant d'entendre deux avions décoller à 5 mn d'intervalle dès 6h00 du matin pour la même destination avec deux compagnies différentes. L'extension de l'activité de l'aéroport doit être stoppée voire cette activité doit être réduite compte tenu des nuisances qu'elles engendrent auprès de la population riveraine de l'aéroport. par ailleurs, je rejoins la position suivante exprimée par le Coceta: Dans l'intérêt des 100 000 citoyens survolés à basse altitude, nous exigeons d'abroger : - le a) du IV de l'article 1er de l'arrêté tant qu'il prévoit un couvre-feu d'une amplitude horaire inférieure à 8 heures en semaine et à 9 heures le week-end ; - le b) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le c) du IV de l'article 1er de l'arrêté AFIN DE S'ASSURER de l'application STRICTE du couvre-feu ; - le d et le e) du IV de l'article 1er de l'arrêté n'ont plus lieu d'être si les alinéas précédents ont été abrogés ;</p>
-----	------------	-------	---	--

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

237	25/02/2024	23:51	Faire déjà respecter le couvre-feu actuel et donc l'arrêté, sans aucune autre modification	<p>Le couvre-feu n'est pas respecté c'est un fait, il serait donc nécessaire d'acter ce non -respect par un amendement de l'arrêté? Pensez-vous aux habitants qui sont, de fait, survoler en dehors de ces périodes dites de 'couvre-feu' qui ne sont pas respectées? Le couvre-feu n'est déjà pas suffisant. A 6h les avions partent les uns derrière les autres, parfois à moins de 2 minutes d'écart en période d'affluence. C'est insupportable pour les riverains qui sont survolés. Ce couvre-feu devrait être de 23h à 7h ce qui permettrait d'avoir une bonne amplitude de sommeil. De plus les couloirs aériens ont été modifiés depuis l'annonce du non transfert en 2018. Les avions survolent maintenant des zones qui ne l'étaient pas avant 2018, il y a donc beaucoup plus d'habitants impactés. La modification de l'arrêté initial est un non respect de la vie des habitants. Selon l'OMS le bruit est un facteur aggravant des maladies cardio-vasculaires et que dire des PUF qui s'accumulent dans nos poumons? Si un arrêté est signé, il est du devoir des autorités de l'appliquer et donc de faire respecter les amendes qui en découlent. La 1ère règle à respecter est que tous les dossiers concernant les vols après le couvre-feu soient clos et les amendes payées. Ce qui est loin d'être le cas actuellement. En modifiant l'arrêté initial, les autorités souhaitent se ranger du côté des compagnies... Ces dernières ne respectent pas le couvre-feu, ah c'est parce qu'elles ont une bonne raison! Et bien non c'est le principe même d'une loi, ne pas la contourner en l'appliquant à la lettre! Nous rejetons donc ce nouvel arrêté et demandons que les sanctions actuellement en cours soient appliquées sans plus tarder. Nous demandons également que le couvre-feu soit réellement appliqué et agrandi (23h-7h) pour une forme de dédommagements aux riverains.</p>
-----	------------	-------	--	--

238				<p>Conseil municipal de la Ville de Bouaye – Délibération du 25 janvier 2024 sur le projet modification de l'arrêté « couvre-feu » du 28/09/2021 applicable à l'aéroport de Nantes-Atlantique</p> <p>Exposé :</p> <p>Suite à la proposition, émise par les 24 maires de la Métropole en février 2019, d'un couvre-feu pour répondre aux enjeux de santé et permettre le repos des riverains de l'aéroport Nantes Atlantique, un arrêté de restriction d'exploitation a bien été signé le 28 septembre 2021 et est entré en vigueur depuis le 8 avril 2022. En interdisant les mouvements d'avion entre 00h et 6h du matin, l'arrêté constituait une étape importante dont devaient bénéficier les riverains suite à la décision de L'État de maintenir et moderniser l'activité aéroportuaire sur le site de Nantes Atlantique.</p> <p>L'application de l'arrêté s'est avérée problématique puisque depuis sa mise en œuvre, en moins de deux ans, 482 procès-verbaux d'infraction ont été établis par les services de la DGAC.</p> <p>Le Ministre des Transports a initié en octobre 2023 une concertation et a reconnu l'ambiguïté de l'écriture actuelle de l'arrêté en proposant le 16 novembre dernier de « renforcer sa mise en œuvre en clarifiant l'arrêté par un modificatif ne pouvant porter que sur des modifications mineures d'ordre technique. Une première proposition d'arrêté modificatif a alors été établie par les services de la DGAC et portée à la connaissance des membres de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport le 15 janvier 2024 en prévision d'une consultation publique qui se déroulera, de façon numérique, du 5 au 25 février 2024.</p> <p>L'ACNUSA, autorité statuant sur les infractions commises par les compagnies aériennes, a réagi en indiquant que « la rédaction nouvellement proposée ne permet pas de renforcer la mise en œuvre du couvre-feu existant et risque au contraire d'aboutir à l'effet inverse en offrant la possibilité aux transports de s'exempter de leurs responsabilités dans un nombre de situations plus important que ce qui est actuellement admis Les représentants des collectivités locales et des associations ont exprimé le 15 janvier les mêmes objections.</p> <p>Il est en effet impératif que le modificatif de l'arrêté ne contienne aucune rédaction risquant une régression des règles d'application annihilant les efforts de pédagogie conduits par l'ACNUSA et les démarches positives engagées un nombre encore trop limité de compagnies aériennes.</p> <p>Depuis une deuxième version de l'arrêté modificatif nous a été adressé, ce mardi 31 janvier, par les services préfectoraux.</p> <p>Par cette délibération, le Conseil municipal de la Ville de Bouaye, réuni ce 1er février 2024, souhaite faire connaître son avis dans le cadre de la courte consultation numérique :</p> <p>Si la disposition nouvelle (article IV e) visant le signalement et la justification, sous 48h, par la compagnie aérienne du manquement à la restriction d'exploitation est potentiellement une avancée intéressante pour inciter encore davantage de à respecter les règles et prendre les mesures nécessaires, et le cas échéant, permettre aussi de réduire les délais d'application des sanctions. il reste néanmoins que certains aspects de l'arrêté modificatif doivent être supprimés, entre autres :</p>
-----	--	--	--	---

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

				<p>L'article IV - b qui autoriserait les programmés entre 6h30 et 9h à atterrir ou décoller avant 6h si cela était anticipé pour des raisons indépendantes de la volonté du Cela n'est pas acceptable, considérant que les opérateurs doivent pouvoir mettre en œuvre des mesures dites raisonnables s'agissant de vols programmés.</p> <p>L'article IV — c 6° alinéa qui autoriserait à déroger à la restriction d'exploitation si « un évènement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol » survenait. Si un tel évènement survient, qui peut certes engager la responsabilité des autorités aéroportuaires ou de la compagnie aérienne, il ne doit en aucun cas légitimer une infraction à la restriction horaire des mouvements sur l'aéroport de Nantes Atlantique.</p> <p>Par ailleurs, il est demandé, dès à présent, l'engagement de l'étude de nouvelles mesures de restriction et de protection (volume de protection environnementale, affectation des flottes sur les plages horaires critiques, encadrement et dimensionnement du trafic - vols — passagers, etc.) selon une approche réellement équilibrée visant à en mesurer les incidences socio-économiques, climatiques et santé.</p> <p>Il est proposé au Conseil municipal.</p> <p>Vu l'avis de la Commission Affaires générales et Citoyenneté du 24 janvier 2024,</p> <p>De porter avis ci-devant au registre numérique de la concertation organisée du 5 au 25 février 2024</p> <p>Le conseil municipal après délibération, à l'unanimité :</p> <p>Porte l'avis exposé ci-devant au registre numérique de la concertation organisée du 5 au 25 février 2024.</p>
--	--	--	--	---

239				<p>Consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)</p> <p>Lors de sa venue en novembre dernier, le ministre des Transports a acté l'abandon de l'extension de la piste (coûteuse et peu efficace en termes de bruit) ainsi qu'une augmentation de l'enveloppe dédiée aux travaux d'insonorisation des logements, ce qui va dans le bon sens.</p> <p>Il a également annoncé une réécriture de l'arrêté encadrant le couvre-feu de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Dans le cadre de la consultation ouverte à cet effet, le Département de Loire-Atlantique tient à rappeler la priorité de son engagement dans ce dossier, à savoir la protection des populations.</p> <p>Cela concerne donc l'interruption du trafic pendant les heures de sommeil via un couvre-feu plus strict, un plafonnement du nombre de mouvements et le déplacement des équipements publics situés sous les couloirs aériens.</p> <p>Le Département reste particulièrement attentif à la situation du collège Marie-Marvingt de Bouguenais, dont les élèves et les équipes sont aujourd'hui quotidiennement survolés par des avions. Une solution rapide et efficace doit être trouvée pour permettre son déplacement sur un site échappant aux nuisances.</p> <p>Concernant l'arrêté qui fait l'objet de cette consultation, le Département constate l'amélioration de sa deuxième version, la première étant plus permissive que l'arrêté initial... Cette deuxième version va dans le bon sens mais n'est pas encore aboutie.</p> <p>A l'instar des 24 communes de Nantes Métropole, le Département de Loire-Atlantique demande une reprise de deux articles :</p> <ul style="list-style-type: none">- L'article IV. b), qui laisse aux transporteurs la possibilité d'invoquer « des raisons indépendantes » de leur volonté pour opérer des vols avant 6h, ce qui n'est pas acceptable. <p>L'article IV. C) alinéa 6, qui accorde également une dérogation au prétexte trop flou d'« un évènement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol ».</p> <p>Dans un souci de transparence, il demande la publication des bilans des mouvements effectués à l'issue de chaque saison aéronautique et sa transmission en CCE.</p> <p>La durée du couvre-feu prévue par l'arrêté ne permet pas, par ailleurs, de respecter le minimum de 8 heures de tranquillité pourtant indispensable. Le Département propose donc l'élargissement du couvre-feu avec une entrée en vigueur à partir de 23h et une fin à 7h (au lieu de la tranche horaire minuit -> 6h).</p> <p>A noter, de nombreuses plaintes liées à son exploitation actuelle sont suscitées par une activité qui n'est pourtant pas prise en compte dans les études d'impact et les cartes de bruit : l'aviation de loisirs. Cette activité,</p>
-----	--	--	--	--

Extraction anonymisée des commentaires de la consultation du public concernant un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

				<p>dont les nuisances sont fortes pour les riverains de l'aéroport et les populations survolées, n'a pas d'obligation à s'opérer sur place. En conséquence, le Département de Loire-Atlantique demande la relocalisation de l'aviation de loisirs sur un site avec moins de contraintes.</p> <p>Il est également solidaire des 24 maires de la métropole nantaise quand ils sollicitent le lancement d'une « étude de nouvelles mesures de restriction et de protection (volume de protection environnementale, affectation des flottes sur les plages horaires critiques, encadrement et dimensionnement du trafic – vols – passagers, etc.) selon une approche réellement équilibrée visant à en mesurer les incidences socio-économiques, climatiques et santé ».</p> <p>Le principe est le même concernant les démarches d'étude indépendante en santé visant à objectiver les effets cumulés des projections de développement de la plateforme aéroportuaire.</p> <p>La contribution du XXX pour cette consultation publique se veut comme un écho aux attentes du territoire pour une exploitation de l'aéroport de Nantes- Atlantique plus respectueuse des personnes exposées aux nuisances.</p>
--	--	--	--	--