



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



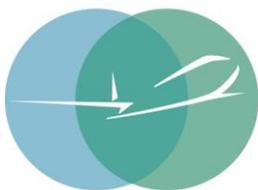
direction  
générale  
de l'Aviation  
civile



**PRÉFET  
DE LA LOIRE-  
ATLANTIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**DOSSIER  
DE PRESSE**



Projet de réaménagement de  
**NANTES-ATLANTIQUE**

# COMITE DE SUIVI DES ENGAGEMENTS DE L'ETAT ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

**LUNDI 20 SEPTEMBRE 2021**

---

# SOMMAIRE

<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>3</b>
1. LE PROJET AVANCE	4
2. LE POINT SUR LES ENGAGEMENTS DE L'ETAT	4
<b>2. L'APPEL D'OFFRES POUR LA FUTURE CONCESSION</b>	<b>6</b>
1. INFORMER LE PUBLIC	7
2. PROTEGER	7
3. AGIR POUR LA TRANSITION ECOLOGIQUE	7
4. REAMENAGER ET VISER LA MEILLEURE QUALITE DE SERVICE	8
<b>3. LUTTER CONTRE LE BRUIT</b>	<b>9</b>
1. LES NOUVELLES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN	10
2. LES TRAJECTOIRES DES AVIONS SERONT AMELIOREES	10
3. LES MESURES DE PROTECTION PERMETTENT DE MAITRISER L'EVOLUTION DU BRUIT	11
<b>4. QUESTIONS - RÉPONSES</b>	<b>16</b>
1. QU'EST-CE-QUE LA POST-CONCERTATION ?	17
2. COMBIEN D'AVIONS PASSENT AUJOURD'HUI PAR NANTES-ATLANTIQUE, EN COMPARAISON AVEC D'AUTRES AEROPORTS ?	17
3. QUEL SERA LE COUT DU PROJET ?	17
4. QUI PARTICIPERA AU FINANCEMENT DU PROJET ? Y AURA-T-IL DES SUBVENTIONS PUBLIQUES ?	18
5. QUAND COMMENCERONT LES TRAVAUX ?	18
6. POURQUOI MODIFIER LA TRAJECTOIRE ACTUELLE DES AVIONS ?	18
7. POURQUOI ALLONGER LA PISTE DE 400 METRES ?	19
8. POURQUOI L'ÉTAT A-T-IL RETENU UN ALLONGEMENT DE 400 METRES ET PAS PLUS ?	19
9. FAUDRA-T-IL FERMER L'AEROPORT PENDANT LES TRAVAUX ?	20
<b>5. LES REPÈRES CLÉS DU PROJET DE RÉAMENAGEMENT DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE</b>	<b>21</b>
1. LA FRISE CHRONOLOGIQUE DU PROJET	22
2. NANTES-ATLANTIQUE EN QUELQUES CHIFFRES	22

# 1

## INTRODUCTION

# 1. LE PROJET AVANCE

Depuis la fin de la concertation préalable et l'annonce des suites du projet fin 2019, malgré le contexte de crise sanitaire, les services de l'Etat ont été très mobilisés pour faire avancer le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes et offrir davantage de visibilité.

L'Etat s'est attaché à maintenir une information et un dialogue constants avec les élus du territoire, sous l'égide de la préfecture de la Loire-Atlantique.

Le comité de suivi des engagements de l'Etat s'est réuni le 26 octobre 2020. Le compte rendu de cette réunion a été rendu public.

Le maître d'ouvrage, la direction générale de l'aviation civile (DGAC), porteur du projet, a approfondi les études techniques et mis en œuvre les engagements pris par l'Etat.

Les aides exceptionnelles annoncées par le Gouvernement sont en place depuis avril 2021.

Le développement du projet ayant avancé, l'Etat a souhaité en informer l'ensemble des parties prenantes et leur proposer un point d'étape :

- Le lundi 20 septembre 2021, le préfet de la Loire-Atlantique réunira le comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales. Les collectivités territoriales intéressées, les associations, les chambres consulaires, les organisations professionnelles et syndicales sont invitées à participer à ce comité.
- Sous l'égide des deux garantes que la Commission nationale du débat public a désignées pour suivre le projet jusqu'à l'enquête publique, deux réunions publiques d'information ouvertes à tous se tiendront le mardi 21 septembre et le jeudi 23 septembre 2021 de 19h00 à 21h00.

Ces temps d'échanges sont aussi l'occasion pour le maître d'ouvrage de répondre aux questions des parties prenantes.

Afin d'informer au mieux les parties prenantes et le public et dans le respect des règles de confidentialité imposées par la réglementation, la DGAC a proposé un point sur l'appel d'offres pour la future concession, qui est en cours. L'appel d'offres se déroule globalement selon le calendrier annoncé.

Il est prévu de confier le réaménagement de Nantes-Atlantique à un nouveau concessionnaire à l'été 2022 (entrée en vigueur du contrat).

## 2. LE POINT SUR LES ENGAGEMENTS DE L'ETAT

En octobre 2019, à l'issue d'une large concertation portant sur le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique, l'Etat a pris des engagements qui se traduisent par 31 mesures, répondant à une triple exigence :

- Protéger les populations et l'environnement ;
- Réaménager l'aéroport de manière sobre et adaptée aux besoins de mobilité des habitants et des entreprises du territoire ;
- Assurer une gouvernance transparente et informer le public.

Fin septembre 2021, presque toutes les mesures sont déjà réalisées ou avancent globalement selon le calendrier prévisionnel.

La mise en œuvre du couvre-feu est légèrement décalée, son entrée en vigueur étant désormais prévue au printemps 2022.

La mise en exploitation des nouvelles trajectoires d'approche par le nord est prévue mi-2023. Le scénario que privilégiait l'Etat, fondé sur deux trajectoires, pourra être mis en œuvre. Celui d'une seule trajectoire faisant atterrir tous les avions dans l'axe de la piste est désormais écarté.

Retrouvez le suivi des 31 mesures sur le site internet du projet : [www.reamenagement-nantes-atlantique.fr](http://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr)

**Contact presse :**

Préfecture de la Loire-Atlantique  
Service Régional de la Communication Interministériel  
[pref-communication@loire-atlantique.gouv.fr](mailto:pref-communication@loire-atlantique.gouv.fr)

Direction générale de l'aviation civile  
[medias.dgac@aviation-civile.gouv.fr](mailto:medias.dgac@aviation-civile.gouv.fr)  
Tél. : 06 17 38 32 72

# 2

## L'APPEL D'OFFRES POUR LA FUTURE CONCESSION

# 1. INFORMER LE PUBLIC

Lancé en octobre 2019, l'appel d'offres pour la future concession de Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire Montoir est régi par des règles de confidentialité, notamment celles posées par le code de la commande publique. L'entrée en vigueur du nouveau contrat de concession est prévue à l'été 2022.

Dans le respect de ce cadre juridique ainsi que dans l'objectif d'informer au mieux les parties prenantes et le public, la DGAC a souhaité donner de la visibilité sur l'appel d'offres en cours.

Les informations qui suivent s'inscrivent dans ce cadre et cet objectif.

## 2. PROTEGER

En complément des mesures d'aides et de protection des riverains de l'aéroport, l'appel d'offres intègre des exigences de protection des populations et de l'environnement :

- Des exigences de performance environnementale élevée, notamment :
  - Atteindre la neutralité carbone en 2030 et obtenir la certification correspondante ;
  - Obtenir la certification que l'aérogare sera de haute qualité environnementale (HQE Bâtiment durable de niveau « Excellent ») ;
- Réaménager selon une « Charte d'orientations architecturales et paysagères » :
  - Cette exigence novatrice répond au souhait du panel de citoyens d'accorder le réaménagement de l'aéroport avec l'identité architecturale, urbaine et paysagère du territoire de la métropole de Nantes.
- Appliquer et faire appliquer une politique ambitieuse de développement durable, qui devra notamment prévoir le recours aux énergies propres et renouvelables.

## 3. AGIR POUR LA TRANSITION ECOLOGIQUE

L'appel d'offres intègre des exigences pour faciliter le recours aux mobilités décarbonées.

Ces exigences s'accordent avec les projets d'amélioration de la desserte par les transports en commun que portent Nantes Métropole et la Région Pays de la Loire :

- Exigence de prévoir la réalisation d'un pôle de correspondance multimodal ;
- Exigence de faciliter le recours aux mobilités décarbonées ;
- Création de voies cyclables connectées au réseau métropolitain ;
- Répondre aux besoins de stationnement automobile en permettant l'usage des véhicules électriques et en permettant, pour le futur, l'usage des véhicules à hydrogène.

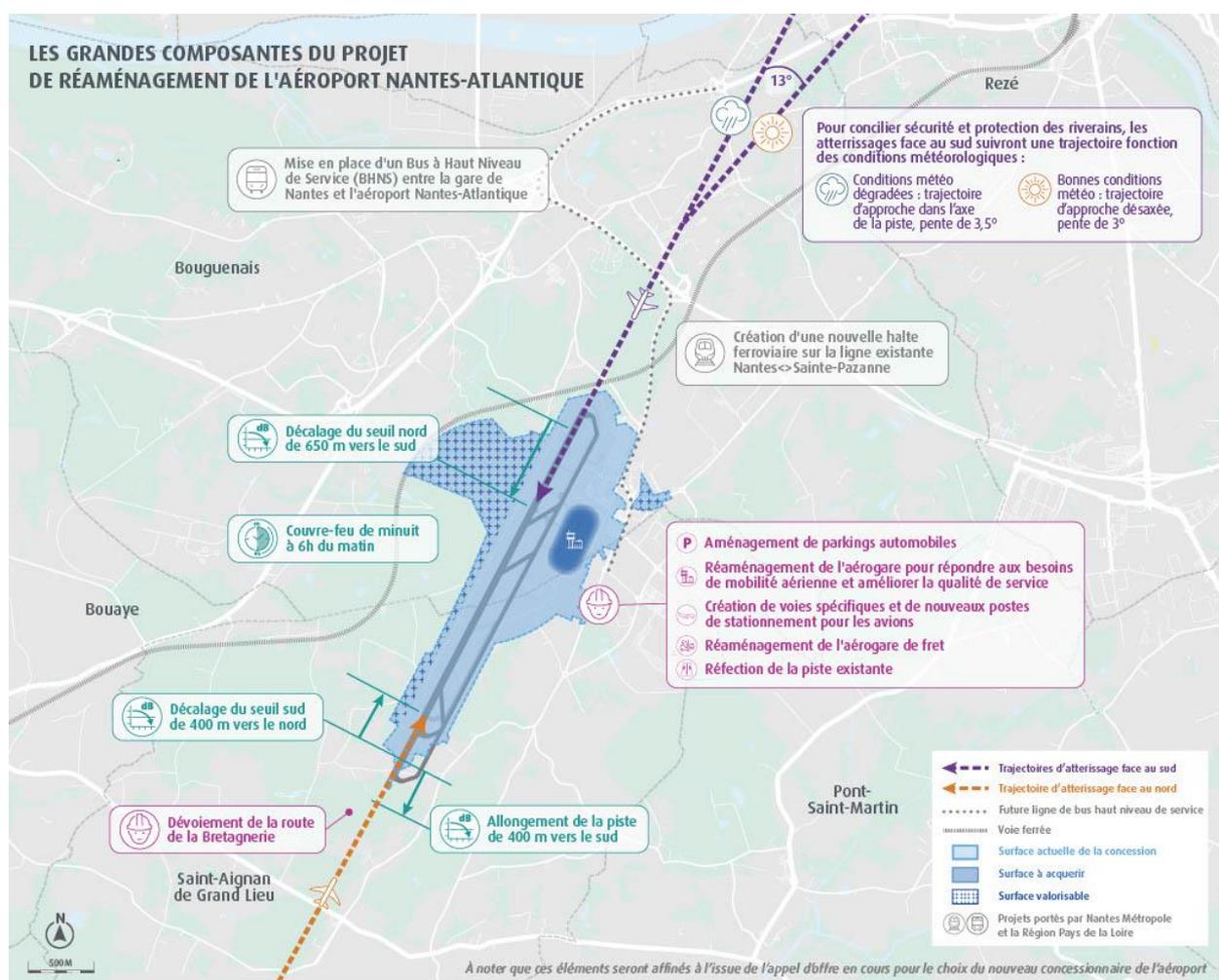
## 4. REAMENAGER ET VISER LA MEILLEURE QUALITE DE SERVICE

L'aéroport de Nantes-Atlantique sera modernisé et développé pour répondre aux besoins des territoires et des entreprises avec une qualité de service élevée. La DGAC a prévu des exigences novatrices pour répondre aux meilleurs standards internationaux de qualité de service, tel que par exemple :

- Maîtriser le temps de parcours du passager dans l'aérogare ;
- Piloter la qualité de service en référence à la norme NF Service - transport de voyageurs.

L'aérogare de fret existante sera modernisée et développée pour garantir la desserte les territoires et les entreprises du Grand Ouest :

- L'appel d'offres exige d'intégrer l'aérogare de fret à la future concession, afin de mieux répondre aux besoins actuels et futurs des entreprises et des opérateurs de fret.



# 3

## LUTTER CONTRE LE BRUIT

# 1. LES NOUVELLES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN

Depuis la décision prise fin 2019 à l'issue de la concertation, la situation a évolué :

- La liaison aérienne entre Nantes et Orly a été interrompue et la loi « Climat-Résilience » ne permettra pas qu'elle reprenne car il existe une alternative ferroviaire offrant un temps de transports de moins de 2h30 ;
- La crise causée par la Covid 19 a pour conséquence de revoir à la baisse les prévisions de croissance du trafic, y compris à l'horizon 2040 ;
- La réorganisation de l'offre d'Air France, avec le remplacement de Hop! par Transavia, modifie les scénarios d'évolution de flotte et de mouvements sur l'aéroport (augmentation de l'emport de passagers et donc diminution du nombre de mouvements).

Le nombre de mouvements d'avions sera moindre qu'anticipé dans le scénario médian présenté à la concertation publique de 2019. La DGAC retient aujourd'hui l'hypothèse de 10,7 millions de passagers annuels à l'horizon 2040 (-6% par rapport à l'hypothèse de 2019) et 77,3 milliers de mouvements commerciaux (-13%).

Par rapport aux hypothèses retenues en 2019, ces évolutions conduisent à un moindre bruit prévisible.

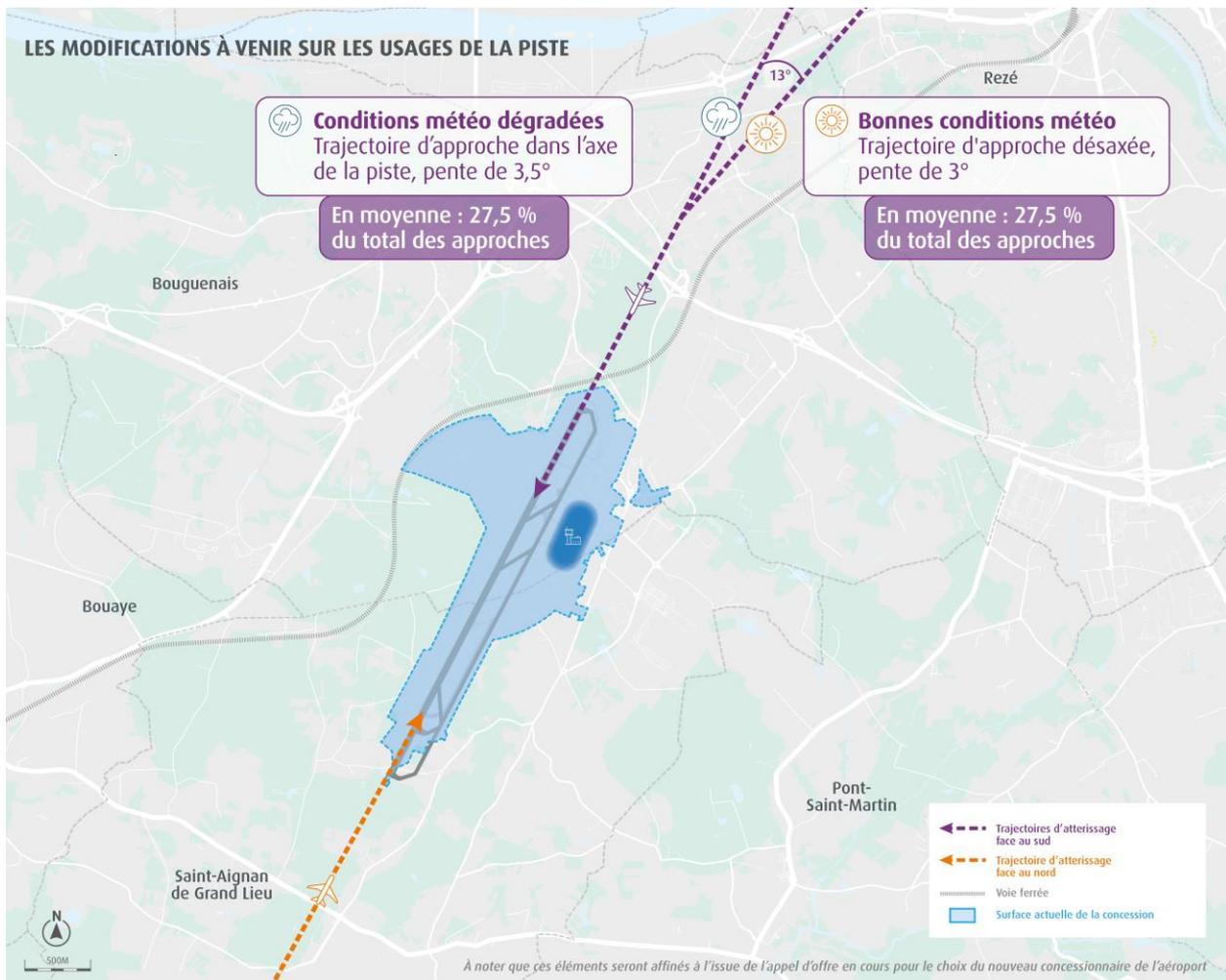
## 2. LES TRAJECTOIRES DES AVIONS SERONT AMELIOREES

A l'issue de la concertation publique de 2019, pour concilier l'impératif de sécurité et maîtriser le bruit, l'Etat a privilégié un scénario dit « double approche » consistant à utiliser :

- la trajectoire actuelle lorsque les conditions météorologiques sont favorables (approche désaxée de 13° par rapport à l'axe de la piste) ;
- une nouvelle trajectoire alignée avec l'axe de la piste, avec guidage vertical, afin d'améliorer la sécurité lorsque les conditions météorologiques sont dégradées (pour réduire les nuisances, la pente d'approche est relevée à 3,5° au lieu de 3° comme présenté lors de la concertation de 2019).

En août 2021, l'autorité chargée de la surveillance de la sécurité de l'aviation civile a confirmé la faisabilité du scénario « double approche » que privilégiait l'Etat.

Le scénario « double approche » sera donc soumis à l'avis du public lors d'une enquête publique qui sera programmée afin que les nouvelles trajectoires entrent en vigueur mi-2023.



### 3. LES MESURES DE PROTECTION PERMETTENT DE MAÎTRISER L'ÉVOLUTION DU BRUIT

Dans l'attente de l'enquête publique sur les nouvelles trajectoires, la DGAC a modélisé le bruit prévisible sur la base :

- des nouvelles perspectives de trafic ;
- de la mise en place du couvre-feu ;
- de l'allongement de la piste de 400 mètres vers le sud ;
- du décalage des seuils nord et sud de la piste ;
- d'une pente d'approche de la trajectoire dans l'axe fixée à 3,5°.

D'ici à 2040, sans réalisation du projet et des mesures de protection qu'il prévoit, environ 63 700 habitants seraient exposés à un bruit faible et 9 000 à un bruit modéré. Environ 450 habitants seraient exposés à un bruit fort.

Par rapport à la situation sans réalisation du projet, l'ensemble des mesures de protection diminue de près de 26 000 personnes (-35%) le nombre de résidents exposés à du bruit faible à fort. La réduction de l'exposition à du bruit faible concerne principalement Nantes.

Ceci confirme l'intérêt de la double approche.

Le nombre de personnes exposées à un bruit modéré (8 400) est maîtrisé : il diminue de -8% par rapport à la situation sans projet.

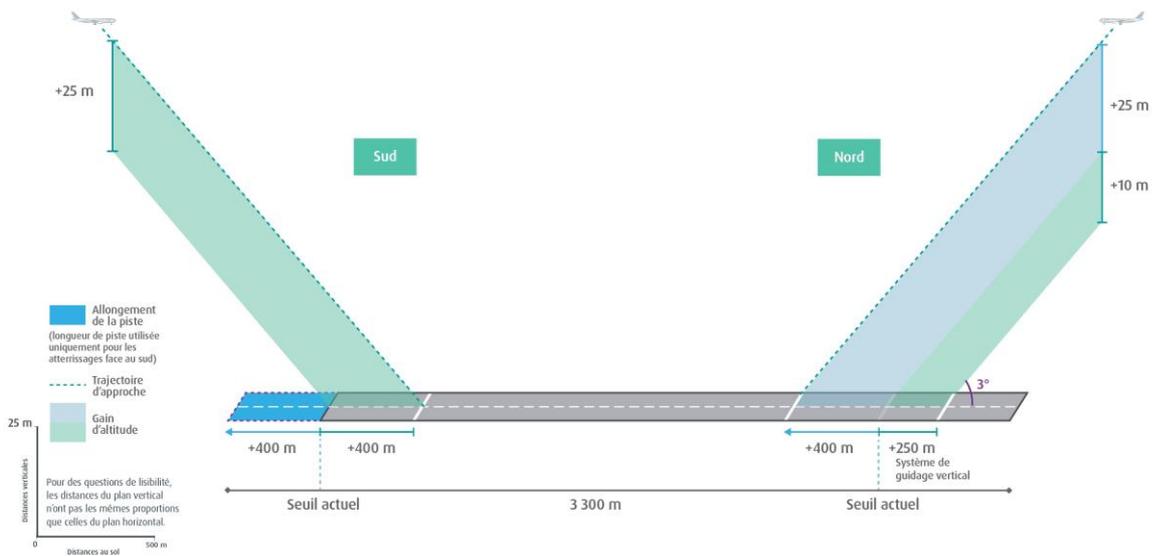
Le nombre de personnes exposées à un bruit fort (400) diminue de -18% par rapport à la situation sans projet.

## **FOCUS : LES GAINS D'ALTITUDE DES TRAJECTOIRES D'APPROCHE**



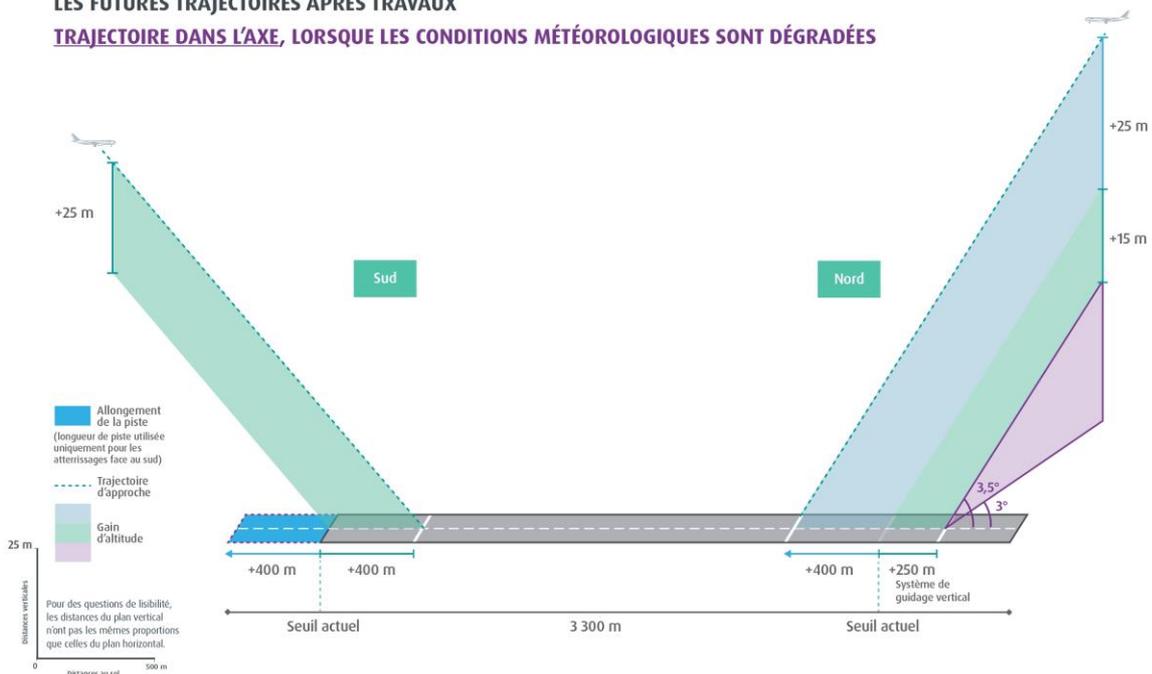
## LES FUTURES TRAJECTOIRES APRÈS TRAVAUX

### TRAJECTOIRE DÉSAIXÉE, LORSQUE LES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES LE PERMETTENT



## LES FUTURES TRAJECTOIRES APRÈS TRAVAUX

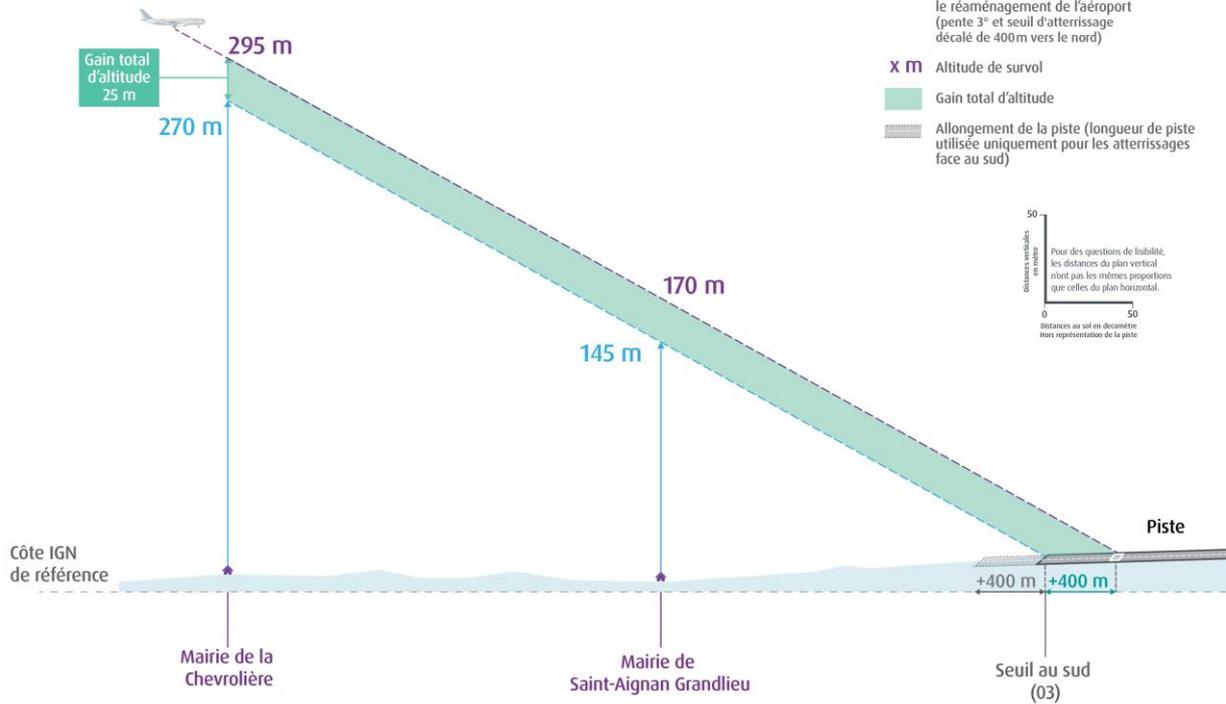
### TRAJECTOIRE DANS L'AXE, LORSQUE LES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES SONT DÉGRADÉES



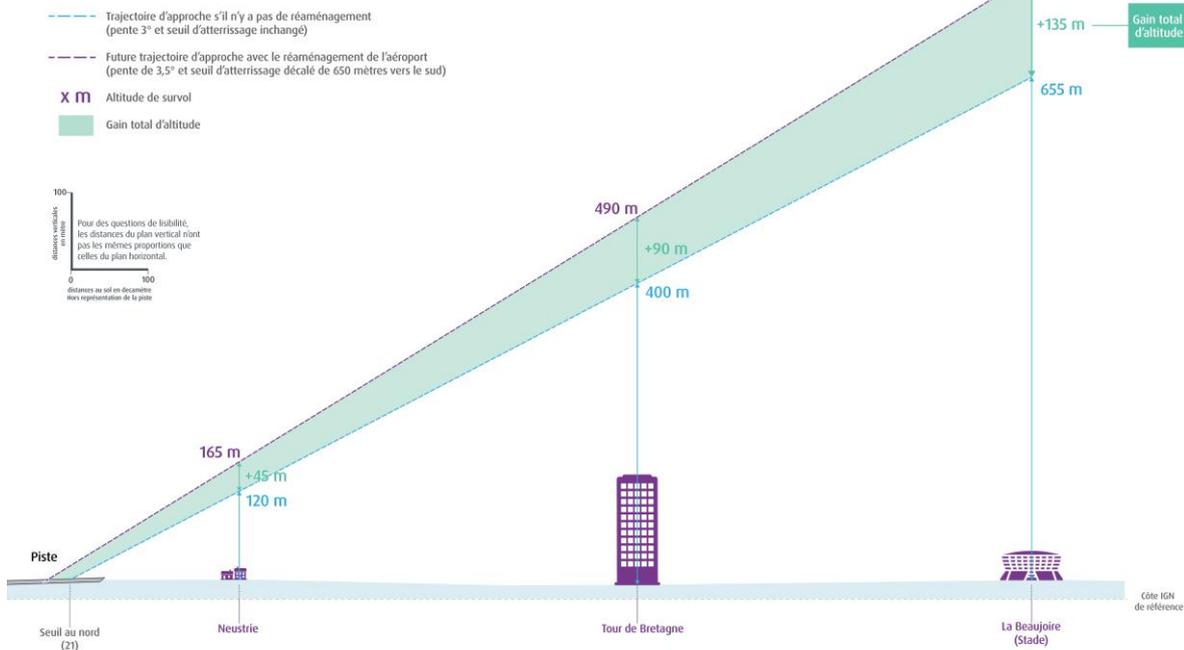
Le focus suivant permet de visualiser l'altitude de survol en situation future avec réalisation du projet. Les proportions réelles sont respectées selon l'axe vertical ainsi que selon l'axe horizontal. Cependant l'axe vertical et l'axe horizontal ne sont pas à la même échelle graphique afin de favoriser la lisibilité des infographies.

# FOCUS : LA HAUTEUR DE SURVOL DES AVIONS

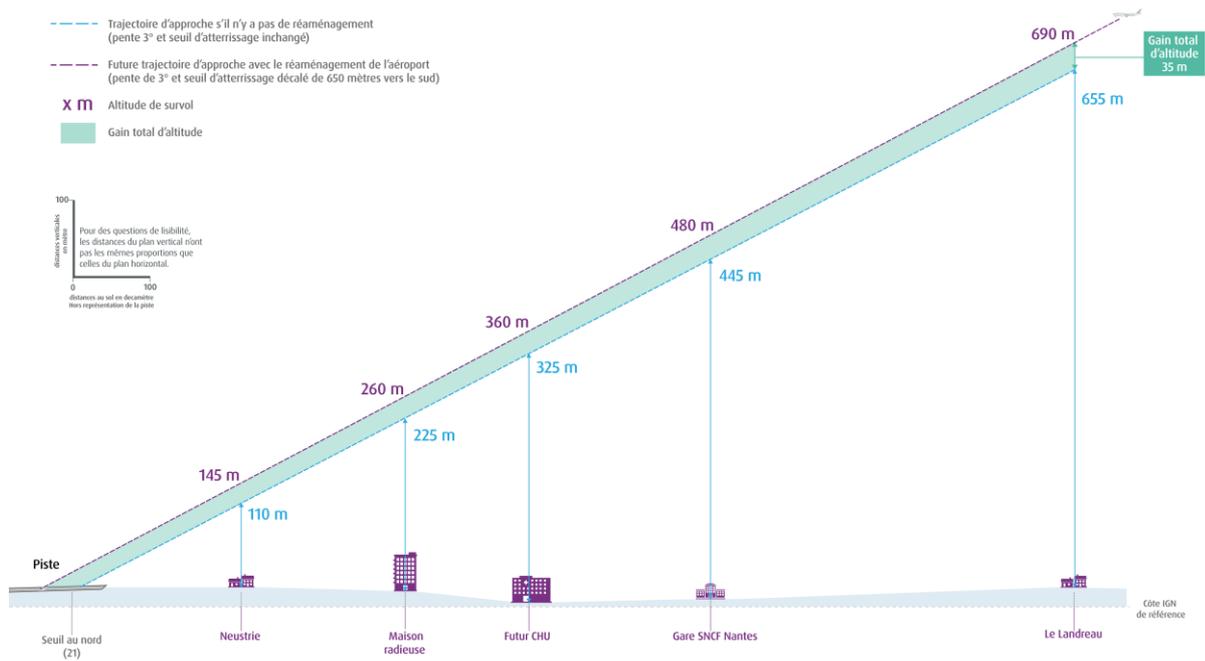
## ALTITUDES DE SURVOL LORS DES APPROCHES FACE AU NORD



## ALTITUDES DE SURVOL LORS DES APPROCHES FACE AU SUD EN AXÉ



## ALTITUDES DE SURVOL LORS DES APPROCHES FACE AU SUD EN DÉSAXÉ



# 4

## QUESTIONS - RÉPONSES

# 1. QU'EST-CE-QUE LA POST-CONCERTATION ?

Une phase dite de « post-concertation » s'est ouverte à l'issue de la concertation préalable de 2019 et des engagements qu'a pris l'État au travers de 31 mesures concrètes.

Cette phase durera jusqu'à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du projet, actuellement prévue autour 2024/2025.

La post-concertation permet d'assurer une continuité à la concertation préalable. Ses objectifs sont d'assurer une information et une participation du public.

Par décision de la Commission nationale du débat public, les deux garantes de la concertation préalable, Brigitte Fargevielle et Sylvie Haudebourg, ont été reconduites et veilleront à ce que ces deux objectifs soient respectés jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

# 2. COMBIEN D'AVIONS PASSENT AUJOURD'HUI PAR NANTES-ATLANTIQUE, EN COMPARAISON AVEC D'AUTRES AEROPORTS ?

En 2019, le nombre de mouvements commerciaux à Nantes-Atlantique était de 63 000 par an, ce qui a fait de Nantes-Atlantique le 7ème aéroport régional, derrière Nice (160 000 mouvements), Lyon (111 000 mouvements), Marseille (94 000 mouvements), Toulouse (90 000 mouvements), Bâle-Mulhouse (76 000 mouvements) et Bordeaux (66 000 mouvements).

L'aéroport de Nantes-Atlantique est loin devant les autres aéroports du Grand Ouest en termes de mouvement commerciaux : on en dénombrait 15 000 à Rennes et Brest en 2019.

La crise sanitaire causée par la COVID 19, qui frappe durement le transport aérien, a eu pour effet de substantiellement réduire les niveaux de trafic observés en 2019.

Toutefois, la profession estime que le trafic devrait retrouver progressivement les niveaux de 2019 autour de 2024/2025.

# 3. QUEL SERA LE COUT DU PROJET ?

L'Etat a estimé que le coût du projet de réaménagement décidé à l'issue de la concertation préalable de 2019 se situe autour de 450 M€ HT.

Le coût du projet sera connu à l'issue d'un appel d'offres que conduit la DGAC afin de choisir le nouveau concessionnaire, lequel réalisera les travaux de réaménagement et exploitera l'aéroport de Nantes-Atlantique.

## 4. QUI PARTICIPERA AU FINANCEMENT DU PROJET ? Y AURA-T-IL DES SUBVENTIONS PUBLIQUES ?

Aucune subvention publique ne sera versée au futur concessionnaire pour le réaménagement et l'exploitation de l'aéroport.

Le projet sera financé dans le cadre d'un contrat de concession entre l'État et une société sélectionnée au terme d'une procédure de mise en concurrence (appel d'offres), prévu pour l'été 2022.

Le futur concessionnaire sera chargé de concevoir, financer et réaliser le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique, d'exploiter et de renouveler les infrastructures.

Par ailleurs, l'Etat fera bénéficier, sous réserve de l'approbation par les autorités compétentes, le futur concessionnaire des sommes de préfinancement qui avaient été payées par les compagnies aériennes en vue de la réalisation de l'ancien projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

## 5. QUAND COMMENCERONT LES TRAVAUX ?

Des travaux d'adaptation de l'aéroport à l'évolution récente du trafic ont déjà été réalisés par le concessionnaire actuel, par exemple pour augmenter la capacité des postes d'inspection filtrage pour le contrôle des passagers et des bagages de cabine, ou encore pour augmenter le nombre de places de stationnement pour les véhicules automobiles. Les travaux d'adaptation se poursuivront jusqu'à la fin de la concession actuelle.

Les travaux de réaménagement global de l'aéroport pourront commencer après l'attribution de la nouvelle concession et après une phase d'études dont sera chargé le futur concessionnaire.

## 6. POURQUOI MODIFIER LA TRAJECTOIRE ACTUELLE DES AVIONS ?

Aujourd'hui, l'autorité de surveillance de la sécurité de l'aviation civile considère que l'installation d'un système de guidage vertical des avions qui atterrissent face au sud est devenue incontournable lorsque les conditions météorologiques sont dégradées.

Face à ce constat et pour concilier l'impératif de sécurité et la maîtrise des nuisances sonores, l'Etat a privilégié une procédure rare, dite de « double approche » consistant à utiliser :

- la trajectoire actuelle lorsque les conditions météorologiques sont favorables (approche désaxée de 13° par rapport à l'axe de la piste) ;
- une nouvelle trajectoire alignée avec l'axe de la piste, avec guidage vertical, afin d'améliorer la sécurité lorsque les conditions météorologiques sont dégradées. Afin de réduire les nuisances, la pente d'approche de cette nouvelle trajectoire sera relevée à 3,5° au lieu de 3° comme envisagé lors de la concertation préalable de 2019.

Le système de guidage vertical assurera le plus haut niveau de sécurité en cas de conditions météorologiques dégradées.

A l'été 2021, l'autorité de surveillance de la sécurité de l'aviation civile a validé le principe de cette double approche.

## 7. POURQUOI ALLONGER LA PISTE DE 400 METRES ?

En augmentant la hauteur de survol, l'allongement de la piste de 400 mètres dans sa partie sud a pour objectif de participer à la lutte contre les nuisances sonores et de mieux protéger les populations survolées par les avions qui atterrissent face au sud (Nantes, Bouguenais).

Parce qu'il permet d'augmenter la hauteur de survol pour les atterrissages face au sud, il réduit le bruit perçu au sol.

L'allongement de la piste ne diminuera pas la hauteur de survol des avions qui décollent face au sud ou qui atterrissent face au nord (Saint-Aignan-Grandlieu).

L'allongement n'aura donc pas d'effet sur l'exposition au bruit de Saint-Aignan-Grandlieu.

Toutefois, pour réduire le bruit à Saint-Aignan-Grandlieu, le seuil sud de la piste sera décalé de 400 mètres vers le nord par rapport à son emplacement actuel (sans allongement).

L'allongement de la piste ne permettra pas non plus l'accueil de plus gros avions qu'actuellement. Il ne répond pas à des enjeux aéronautiques mais uniquement à un enjeu de maîtrise des nuisances sonores.

Enfin, il n'y a pas la place pour réaliser d'allongement de la piste dans l'emprise actuelle de l'aéroport. C'est pourquoi l'allongement sera réalisé en dehors de l'emprise actuelle.

## 8. POURQUOI L'ÉTAT A-T-IL RETENU UN ALLONGEMENT DE 400 METRES ET PAS PLUS ?

Pour fixer la longueur de l'allongement de la piste, deux enjeux centraux sont à prendre en compte :

- D'un côté, pour réduire le bruit au-dessus de Nantes, Rezé et Bouguenais, il faut allonger la piste le plus possible vers le sud ;
- D'un autre côté, pour limiter l'impact de l'allongement sur l'environnement et sur le territoire de la commune de Saint-Aignan, il faut que l'allongement soit le plus court possible.

La longueur de 400 mètres est celle qui concilie au mieux ces deux enjeux.

D'autres enjeux sont également pris en considération :

- Au-delà de 400 mètres vers le sud sont identifiés des enjeux écologiques forts, dont des zones humides ;
- Autour de 400 mètres, le terrain naturel présente aussi une rupture de pente qui fait que les remblais commenceraient à devenir élevés, jusqu'à plusieurs mètres de haut, si on prolongeait la piste au-delà.

## 9.FAUDRA-T-IL FERMER L'AEROPORT PENDANT LES TRAVAUX ?

Le futur concessionnaire sera chargé de réaliser les travaux de réaménagement sous contrainte d'exploitation, en préservant la continuité et la qualité du service public aéroportuaire.

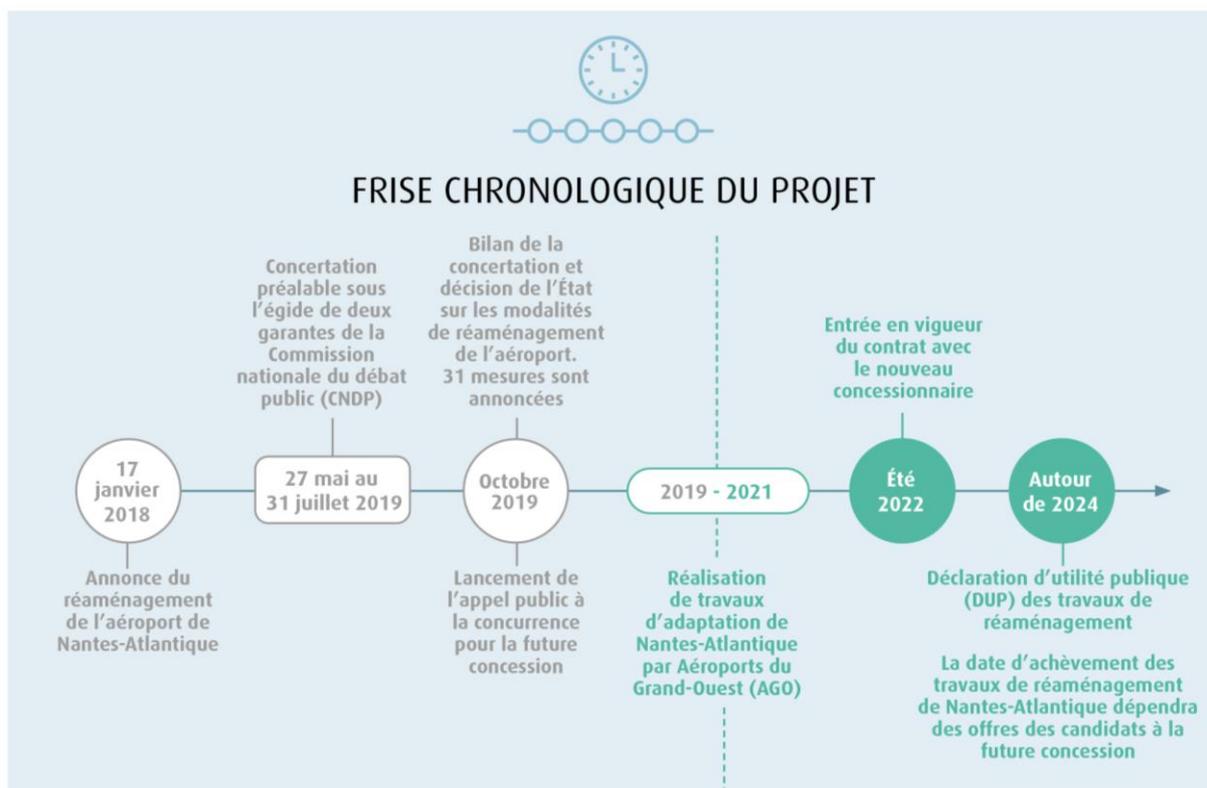
La rénovation de la piste existante nécessitera très probablement de la fermer à la circulation aérienne pendant une durée de plusieurs mois. Ce sujet fera l'objet de propositions de la part des candidats à la future concession.

Si les travaux nécessitent de fermer la piste, des solutions de substitution pourront être envisagées, afin de maintenir les principales connexions aériennes qui desservent les territoires et les entreprises.

# 5

## LES REPÈRES CLÉS DU PROJET DE RÉAMENAGEMENT DE L'AÉROPORT NANTES- ATLANTIQUE

# 1. LA FRISE CHRONOLOGIQUE DU PROJET



## 2. NANTES-ATLANTIQUE EN QUELQUES CHIFFRES

- Nantes-Atlantique est le 1<sup>er</sup> aéroport du Grand Ouest et le 7<sup>e</sup> aéroport régional français.
- Nombre total de mouvements en 2019 : 69 000 dont 63 000 mouvements commerciaux.
- Plus 7,2 millions de passagers en 2019 (1,1 million à Brest et 850 000 à Rennes).
- Autour de 10 à 11 millions de passagers attendus d'ici 2040.
- Nombre de destinations régulièrement desservies en 2019 : 94.
- Nombre d'emplois directs, indirects et induits liés à l'activité aéroportuaire en 2019 : 11 400.
- 26 compagnies régulières présentes à Nantes-Atlantique.
- Une piste de 2 900 mètres (configuration actuelle).
- Une aérogare, avec un terminal unique, d'une superficie de 43 000 mètres carrés.

### Pour en savoir plus :

- Sur l'activité de l'aéroport : Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique (OTANA) - <https://www.otana.fr>
- Sur le projet de réaménagement de l'aéroport et le suivi des 31 mesures annoncées en 2019 : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr>



**Contact presse :**

Préfecture de la Loire-Atlantique  
Service Régional de la Communication Interministériel  
[pref-communication@loire-atlantique.gouv.fr](mailto:pref-communication@loire-atlantique.gouv.fr)

Direction générale de l'aviation civile  
[medias.dgac@aviation-civile.gouv.fr](mailto:medias.dgac@aviation-civile.gouv.fr)  
Tél. : 06 17 38 32 72



**Direction générale de l'Aviation civile**  
50, rue Henry Farman  
75720 Paris Cedex 15  
Tél. : 33 (0)1 58 09 43 90  
[www.ecologique.solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique.solidaire.gouv.fr)



**flickr**