



FAUSSES PISTES

SUR

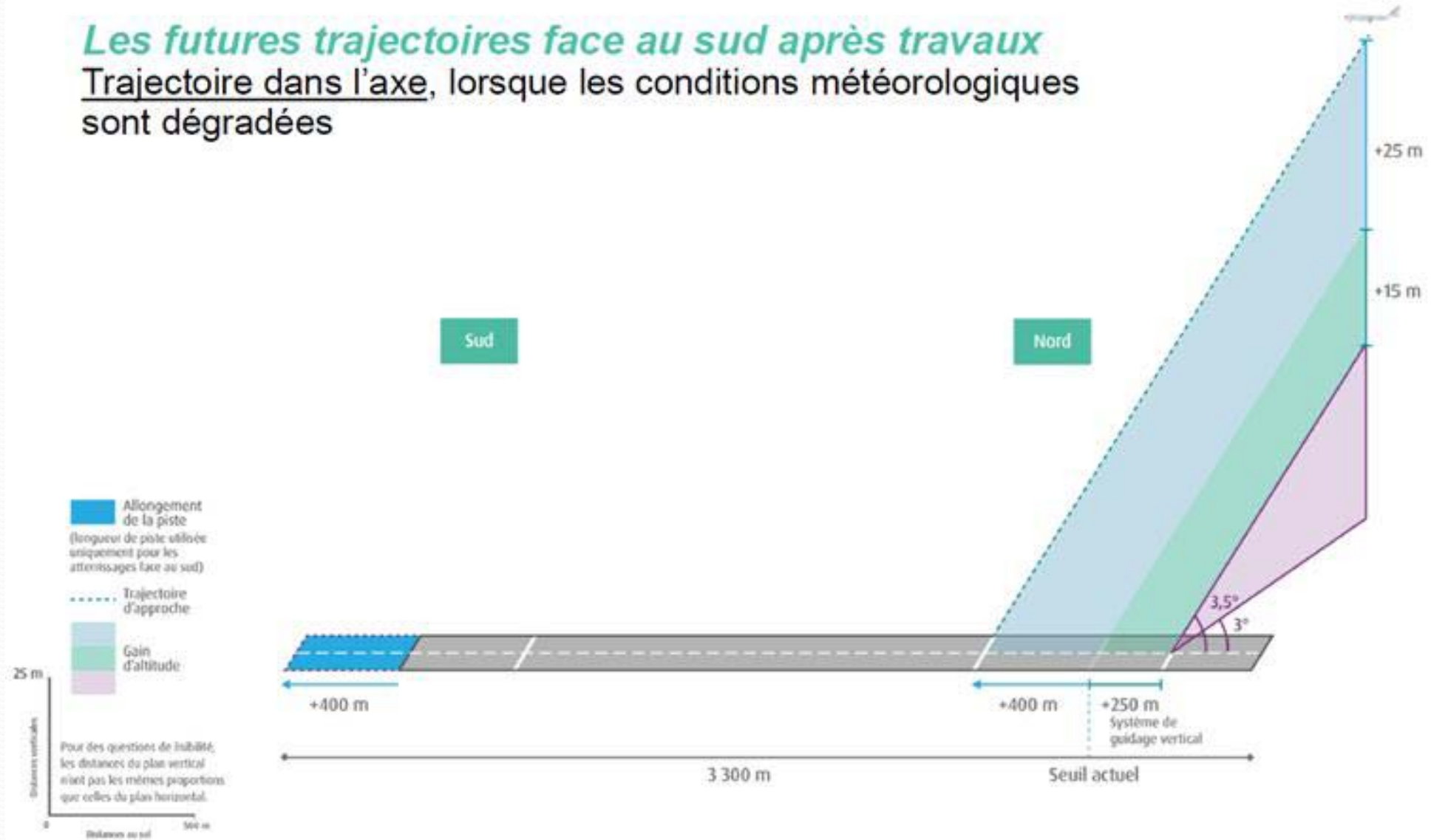


NANTES-ATLANTIQUE

# 1. Allongement de piste de 400m

*Les futures trajectoires face au sud après travaux*

Trajectoire dans l'axe, lorsque les conditions météorologiques sont dégradées



# 1. Allongement de piste de 400m

## Les effets néfastes

- Une extrémité de piste encore plus rapprochée du bourg de Saint-Aignan
- La disparition de 17 Hectares de surface agricole
- Une imperméabilisation des sols
- Une modification du système hydraulique vers le lac de Grand Lieu
- Un écoulement d'eau à gérer par des bassins de rétention
- Deux canalisations de gaz Haute pression à déplacer
- La route de la Bretagnerie coupée et une autre voie à créer
- Un dénivelé de 13m à combler : norias de camions détruisant faune et flore.
- Un surcoût de 50M€ à 100M€ sur le projet, pas franchement attractif pour le concessionnaire
- Selon la DGAC, ce tronçon de 400m n'est censé servir qu'à l'atterrissage dans le sens nord-sud.
- A l'avenir, rien n'empêchera le futur concessionnaire de l'utiliser pour des décollages sud-nord



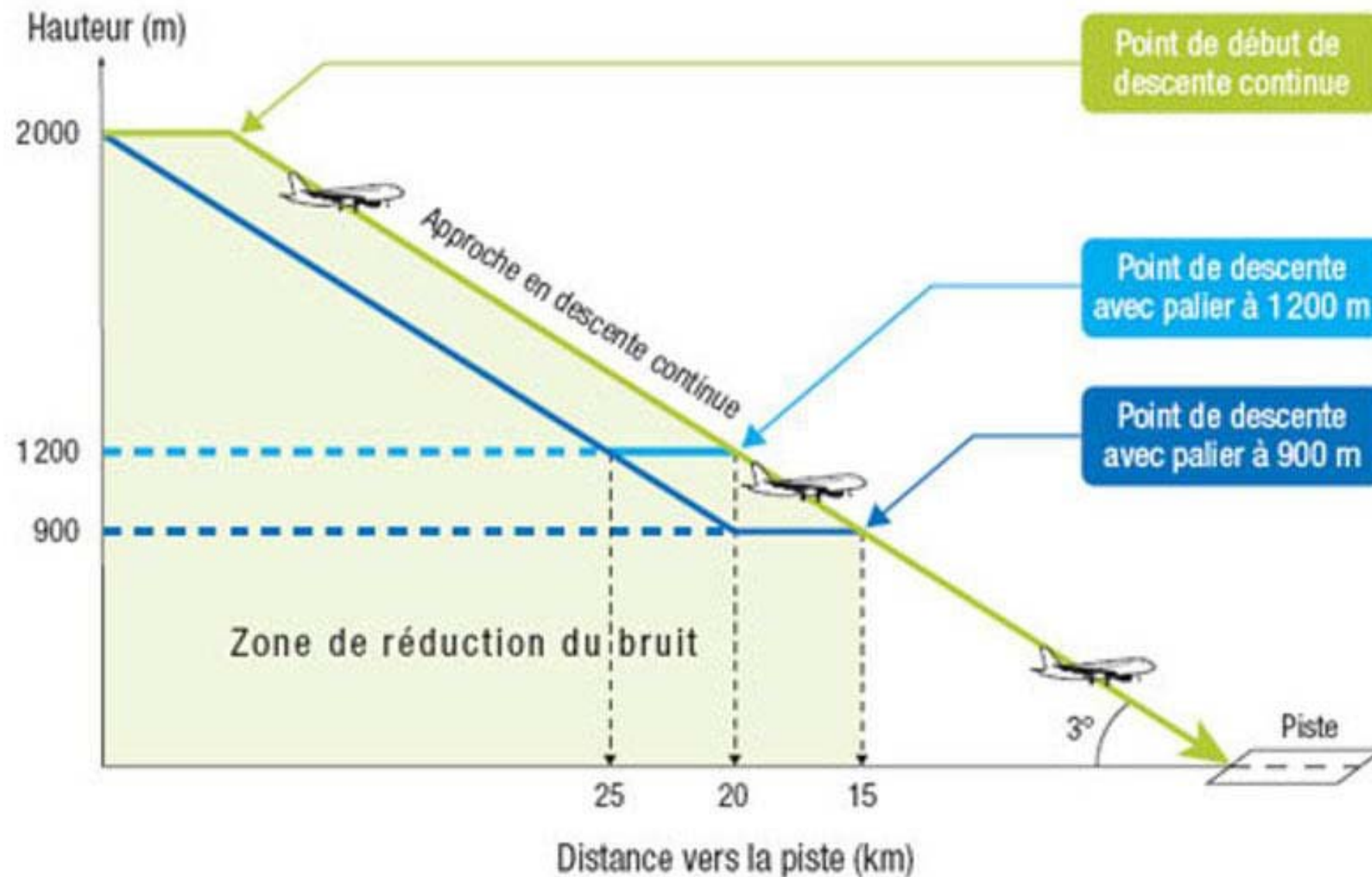
# 1. Allongement de piste de 400m

## Bilan

**Si le but réel est de réduire les nuisances sonores, l'allongement de 400 m à Nantes-Atlantique est une vraie "fausse piste".**

**Une option hors de prix, aussi inefficace qu'inutile.**

## 2. La pente d'atterrissage





## 2. La pente d'atterrissage

### **Situation actuelle**

Actuellement les avions atterrissent à Nantes avec une pente de  $3^\circ$ . Cette disposition est appliquée dans la majorité des aéroports du monde. Elle est parfaitement intégrée par les pilotes (et avions commerciaux).

### **Projet DGAC**

La DGAC veut porter l'angle à  $3^\circ 5$  pour augmenter la hauteur de survol. Mais cette valeur est loin d'être évidente à mettre en place. Il faudrait des pilotes plus entraînés, des procédures plus adaptées.  
**Et pour quel gain ?**



## 2. La pente d'atterissage

### Autres aéroports européens

#### Londres Heathrow

Essais pour une pente augmentée à 3°2.

Conclusion : gain trop infime (0,5 db)

Pas de mise en place.

#### Francfort

L'aéroport de Francfort a opté, en 2015, pour une pente de 3,2°

Réduction de bruit extrêmement faible (0,5 à 1 db).

# Les tentatives de réduction du bruit

## Conclusion

1. L'allongement de piste apparaît inutile pour réduire le bruit.
2. L'augmentation de pente d'atterrissage ne protégera pas plus les nantais des nuisances.

Par contre, plus de bruit aérodynamique sur Bouguenais/Les Couëts

**L'État voudrait faire croire qu'il est à l'écoute des survolés, alors que les mesures proposées apparaissent non seulement inefficaces mais, en plus, lourdes de conséquences pour les riverains.**

Dossier technique réalisé en étroite collaboration avec l'ACSAN

