

Le coût sera intégralement mis à la charge du futur concessionnaire.

Impact(s) estimé(s) :

Cette mesure permettra de réduire la gêne sonore des habitants du bourg de Saint-Aignan de Grand Lieu (diminution du bruit un peu inférieure à 2 dB).

Intitulé de l'action O3 :

Modification des trajectoires d'approche pour les atterrissages face au sud

Objectifs et enjeux :

Pour les atterrissages face au sud, afin de limiter les nuisances pour les populations survolées, l'État privilégie un scénario central fondé sur deux approches.

Les trajectoires actuelles, désaxées de 13° par rapport à l'axe de la piste, seront maintenues lorsque les conditions météorologiques et d'exploitation le permettront. La pente d'approche sera de 3°, comme actuellement. Un système de guidage vertical barométrique sera mis en place. Grâce à l'allongement de la piste, l'altitude de survol sera augmentée de 33 mètres au total.

Une autre procédure sera mise en place pour améliorer la sécurité en conditions météorologiques dégradées. Les avions atterriront dans l'axe de la piste, avec un système de guidage vertical (ILS). La pente d'approche sera augmentée de 3° à 3,5°. Au total, l'altitude de survol sera augmentée de plus de 100 mètres au niveau du centre-ville de Nantes.

Description de la mesure :

Ce scénario devra être acté par les autorités indépendantes en matière de sécurité aérienne. Dans l'hypothèse dans laquelle, et tout sera techniquement fait pour l'éviter, les autorités compétentes n'autoriseraient pas la coexistence des deux approches, alors le scénario d'approche présenté à la concertation, qui consiste à ce que l'ensemble des atterrissages soient réalisés dans l'axe de la piste, sera retenu. Toutefois, même dans cette hypothèse, la pente d'approche sera augmentée à 3,5°.

Les études préliminaires nécessaires à la mise en place du scénario privilégié par l'État seront présentées aux parties prenantes, notamment à la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport.

Elles seront également soumises à l'avis du public lors de l'enquête publique nécessaire à la modification des trajectoires.

Indicateur(s) :

Nouvelles procédures d'approche publiées et en vigueur.

Échéances :

L'entrée en vigueur de cette mesure est prévue au premier semestre 2022.

Porteurs :

L'État est le porteur de cette mesure.

Autres acteurs concernés :

Le concessionnaire de l'aéroport et les compagnies aériennes seront chargés, pour ce qui les concerne, d'appliquer la mesure.

Les riverains de l'aéroport et les populations survolées seront les bénéficiaires directs de la mesure.

Financement et coût :

Le coût de la mesure (études techniques notamment et mesures opérationnelles) est à la charge de l'État.

Impact(s) estimé(s) :

Les schémas ci-après représentent le scénario privilégié par l'État. Ils permettent d'apprécier les effets des trajectoires prévues dans le cadre de cette mesure et dans le cadre de la mesure O2.