

Communiqué de presse – La nouvelle trajectoire d'approche : RNP AR

LA DÉCISION

L'État prévoit de mettre en œuvre une nouvelle technologie, le guidage satellitaire dit « RNP AR » (*Required Navigation Performance – Authorization Required*). Son avantage principal est de maintenir une trajectoire désaxée très proche de la trajectoire existante pour les atterrissages face au sud.

Cette nouvelle technologie satellitaire permet de guider intégralement le pilote dans sa procédure, y compris en cas de mauvaises conditions météorologiques, en suivant un tracé proche de la trajectoire existante. Cette mesure est également un des engagements de l'Etat dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Ce dispositif a été présenté pour avis à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) ce 14 mai 2025 puis à l'ACNUSA le 7 juillet dernier.

LES TRAJECTOIRES D'APPROCHE AUJOURD'HUI

L'aéroport Nantes-Atlantique bénéficie actuellement d'une dérogation concernant les approches par le Nord (atterrissages face au Sud). Ces approches sont désaxées de 12° pour éviter le survol du cœur d'agglomération et réduire les nuisances sonores à l'atterrissage. Les avions se remettent dans l'axe de la piste juste avant l'atterrissage.

Cette procédure ne garantit plus, notamment par mauvais temps, l'accessibilité standard pour un aéroport de ce type. En conséquence, depuis 2023, le nombre de remises de gaz et de déroutements d'avions (40 cas recensés en 2024) vers d'autres aéroports ont fortement augmenté, occasionnant des nuisances pour les riverains et impactant la qualité de service pour de nombreux usagers.

En 2019, pour palier à ces difficultés, l'État s'est engagé à étudier comme scénario la double approche, afin d'éviter une remise dans l'axe permanente de la trajectoire face au Sud. Ce dispositif consistait à alterner les approches dans l'axe et les approches désaxées en fonction des conditions météorologiques. Lorsque celles-ci sont favorables, la trajectoire reste désaxée, mais lorsque les conditions météorologiques sont dégradées, la trajectoire se réalise dans l'axe de la piste à l'aide d'un système d'aide à l'atterrissage dit ILS (*Instrument Landing System*).

Cette solution a suscité des réticences de la part des parties prenantes, en particulier des élus locaux, en raison de son impact sur de nouvelles populations dans l'hypercentre de Nantes, sans enlever les nuisances. Dans ce contexte, il a été décidé d'étudier la possibilité d'une proposition alternative.

UNE NOUVELLE APPROCHE : LE GUIDAGE SATELLITAIRE DE NOUVELLE GENERATION

En conséquence et pour prendre en compte les expressions du territoire, l'État propose une nouvelle solution permettant de limiter le survol de nouvelles populations : **un guidage par satellite avec une technologie dite « RNP AR »** (*Required Navigation Performance - Authorization Required*).

Cette technologie nécessite que les avions s'équipent de dispositifs techniques spécifiques et que les compagnies aériennes forment, en conséquence, leurs pilotes. Les échanges menés cette année avec les compagnies aériennes opérant à Nantes ont permis de confirmer que la modernisation en cours des flottes permettait désormais une mise en place de cette solution.

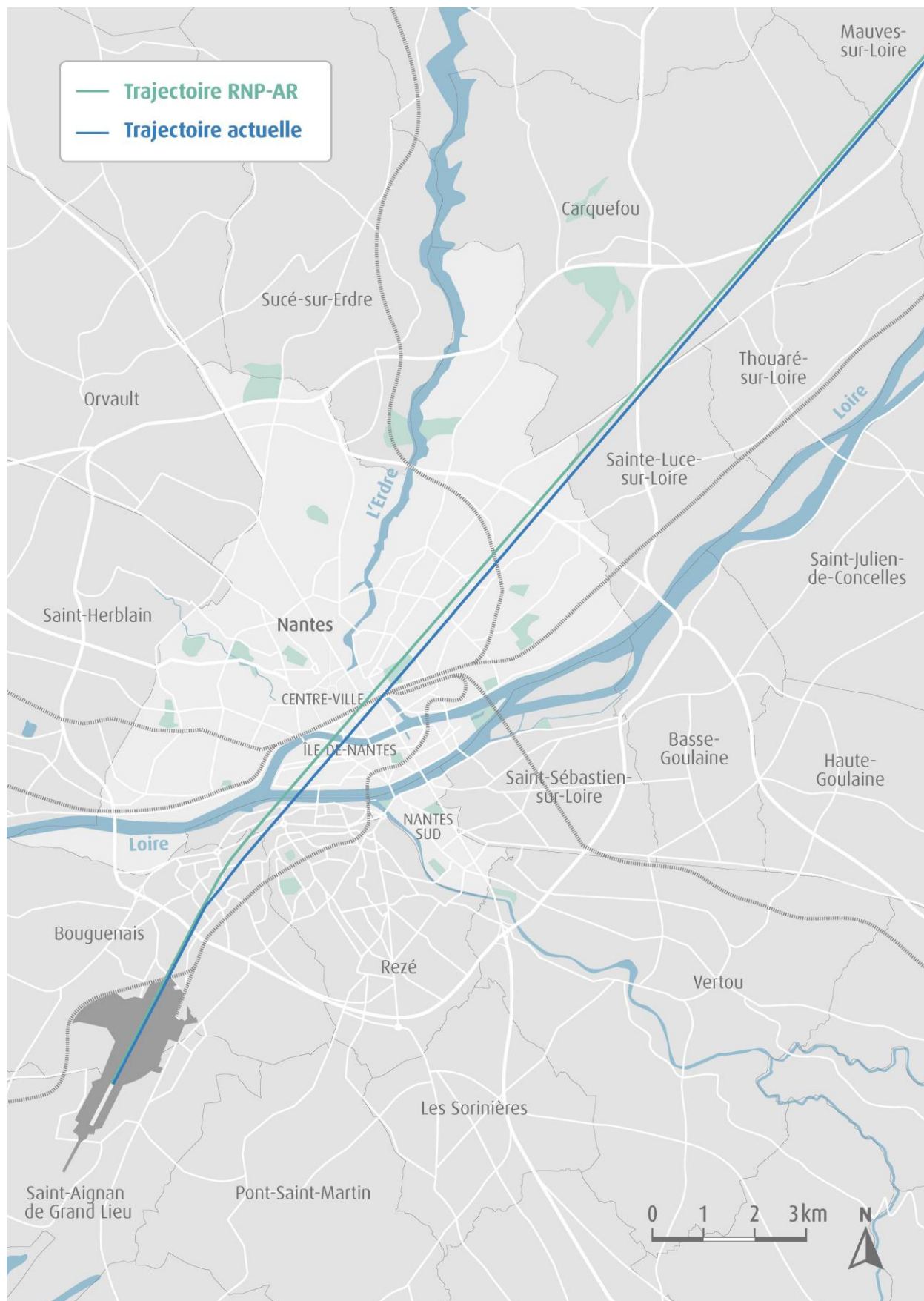
L'avantage principal de cette trajectoire est de maintenir une trajectoire désaxée très proche de l'existante.

La technologie RNP AR permet d'améliorer l'efficacité, la sécurité et la durabilité des approches avec :

- **Une sécurité optimale**, en assurant le bon niveau d'accessibilité même par mauvais temps.
- **Une précision accrue**, en permettant aux avions de suivre des trajectoires très précises avec une marge d'erreur très réduite et de faciliter l'accessibilité de la plateforme (éviter les déroutements et améliorer la régularité).
- **Une limitation des nuisances sonores et des gains environnementaux** induits par l'incitation au renouvellement des flottes et la réduction du nombre de remises de gaz.
- **Des trajectoires adaptées aux contraintes** géographiques et environnementales.

Cette nouvelle procédure a été construite au plus proche de la procédure actuelle afin de limiter au maximum le survol de nouvelles populations. Il est à noter que cette procédure aura une pente identique à la trajectoire actuelle et est basée sur un seuil décalé de 100 mètres supplémentaire vers le sud par rapport au seuil décalé actuel. Ce décalage de seuil permettra ainsi la réalisation d'une rampe d'approche simplifiée (balisage lumineux à destination des pilotes).

PRESENTATION DES TRAJECTOIRES ACTUELLE & RNP-AR



UNE CONDITION ESSENTIELLE POUR LA SUITE DU PROJET

Le lancement de cette nouvelle procédure était **un prérequis pour l'avancement de plusieurs démarches essentielles**, notamment :

- L'élaboration des cartes stratégiques de bruit (CSB).
- L'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2025-2029.
- La révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB).
- La poursuite de l'appel d'offres en cours.

LE CALENDRIER

Cette nouvelle procédure sera mise en place, à compter du deuxième trimestre 2026. Pendant une période de transition de 5 ans, jusqu'en 2032, cette nouvelle procédure et la procédure RNP actuelle coexisteront dans l'objectif de permettre aux compagnies aériennes d'adapter progressivement leurs flottes opérant à Nantes-Atlantique et de former leurs équipages.

En 2033, la procédure RNP AR restera la seule procédure satellitaire en service.

Cette nouvelle procédure de circulation aérienne a été présentée pour avis à la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport le 14 mai 2025, conformément aux dispositions de l'article L. 571-13 du code de l'environnement, ainsi que devant le collège de l'ACNUSA le 7 juillet 2025, conformément à l'article L. 6361-7 du code des transports.