

## **Compte-rendu de réunion de la CCE du 31 juillet 2025 Commentaires de l'ADNA le 6 mars 2026**

L'ADNA tient à remercier le président de la CCE pour l'envoi du compte-rendu détaillé de la réunion du 31 juillet dernier, traduisant fidèlement les échanges d'informations qui s'y sont déroulés.

Etant donné les enjeux des prises de décision en CCE et leurs impacts sur l'évolution des nuisances causées par les activités de l'aéroport, l'ADNA tient à apporter des commentaires sur certains articles du compte-rendu.

L'ensemble des commentaires (à l'exception du commentaire 1) porte sur la problématique des atterrissages par la mer, promis comme une solution palliative à l'abandon de la trajectoire Nord-Ouest. L'ADNA demande que ce sujet, assorti de l'ensemble des études de l'ADNA, soit inscrit à l'ordre du jour de la prochaine CCE.

### **Commentaire 1**

#### **Etude d'impact aviation d'affaire (Paragraphe 1 page 8)**

L'ADNA accueille favorablement toute initiative visant à diminuer les nuisances sonores de l'aéroport. Ayant à nous prononcer sur un futur arrêté et étant donnée la teneur très technique de cette étude, l'ADNA demande que ce sujet soit débattu au cours d'au moins un GT, en anticipation de la prochaine CCE.

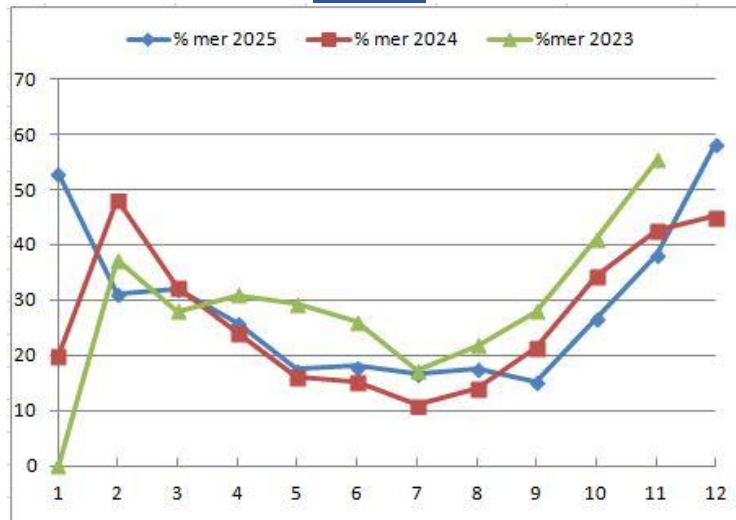
### **Commentaire 2**

#### **Page 13 et 14 - Point no 3 : approche par la mer et nouvel indicateur**

Selon les déclarations du SNA lors du GT du 28 novembre 2024 (ref. page 6 du compte-rendu), la méthodologie de l'étude "4 saisons" visait à évaluer les raisons d'un pilote qui refuserait de se poser en piste 35 lorsque cette approche lui est proposée.

Au premier paragraphe, il est affirmé que l'étude "4 saisons" a révélé que les approches par la mer sont plus fréquentes en hiver qu'en été. Outre notre déception quant à la substance des résultats de cette étude, nous rappelons que ce qui a toujours été surveillé est la proportion d'arrivées IFR par la mer par rapport au nombre total des arrivées IFR : c'est cette proportion (et non pas le nombre absolu de vols) qui est plus élevée en hiver du simple fait du plus faible nombre global de vols IFR en hiver et du fait de la fermeture de la VPT17, 30 minutes après le coucher du soleil. La figure suivante montre que cet indicateur suit toujours la même évolution annuelle.

Vu sous un autre angle, on peut affirmer que si le nombre global de vols IFR devait augmenter sans que la limitation des arrivées par la mer ne soit levée, cette proportion serait encore plus faible.

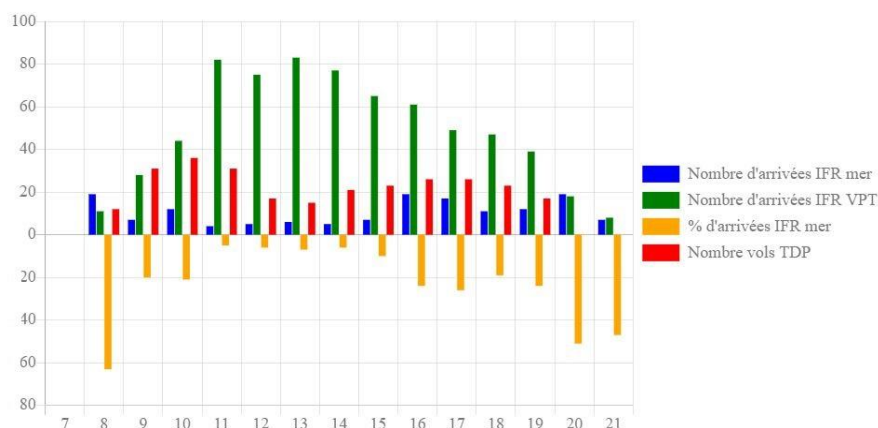


Rappelons que suite à l'invitation du président de la CCE, l'ADNA a proposé lors du GT du 19 avril 2024, plusieurs indicateurs visant à qualifier (à défaut de les quantifier), les contraintes limitant les atterrissages par la mer. L'indicateur qui est proposé par la DGAC ne répond que très partiellement à un tel objectif pour les raisons suivantes :

- a) Un histogramme par périodes de 2 heures ne permet pas d'appréhender la variabilité du trafic au cours des heures d'une journée, notamment celles où les conditions de vent sont les plus favorables.
- b) La seule représentation du trafic IFR ne permet pas d'appréhender l'impact des autres types de trafics (TDP des monomoteurs et bimoteurs) sur les possibilités d'arrivées par la mer.

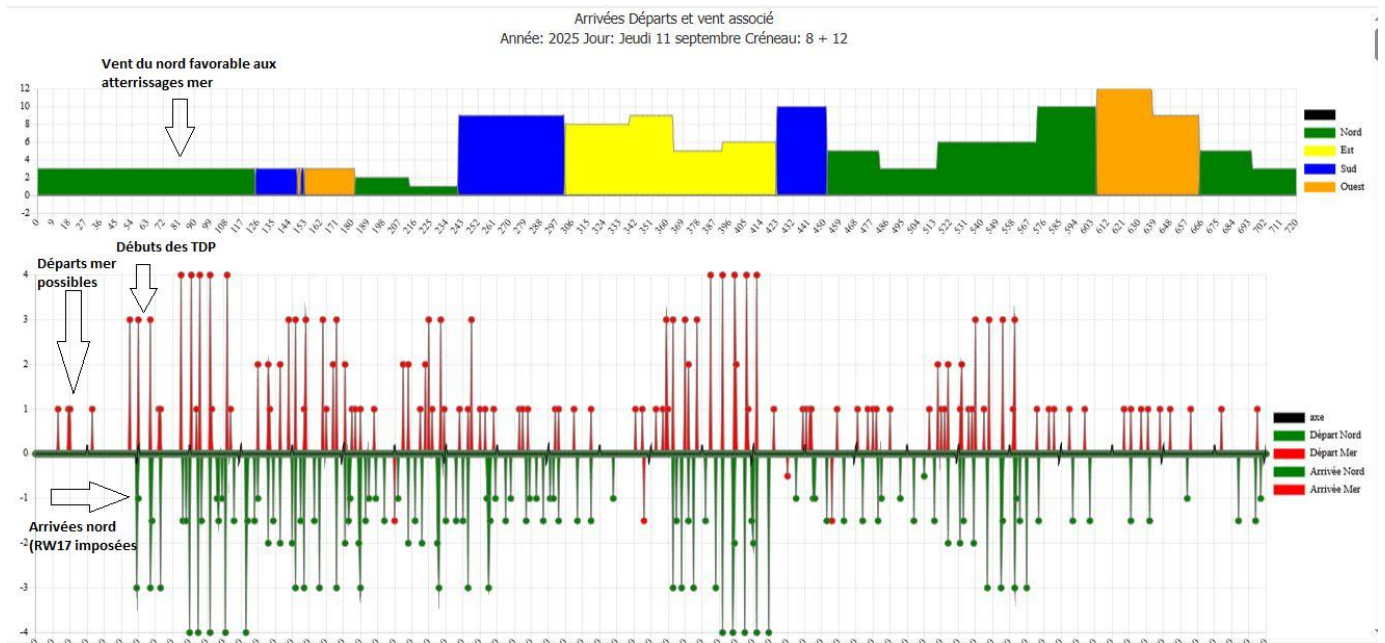
Il permet cependant d'observer que des vols IFR arrivent par la mer à toutes les périodes de la journée, donc dans des conditions de vent certainement défavorables, ce que l'ADNA a déjà montré dans une étude antérieure. Cette observation est corroborée par l'histogramme horaire produit par l'ADNA (voir figure suivante). Celui-ci présente, outre les vols IFR, le nombre des vols TDP et le % arrivées mer/terre des vols IFR. L'impact négatif des TDP de l'aviation légère sur le % mer/terre y apparaît clairement, dès les premières heures.

Répartition horaire VPT/Mer des Arrivées IFR Mois: juillet 2025  
 Arrivées VPT: 666 Arrivées Mer: 153 Nb Total Arrivées IFR 819 Pourcentage Arrivées Mer 17.9%



Note : dû à une limitation propre aux outils de l'ADNA, les nombres de vols peuvent être sous-évalués.

L'indicateur statistique proposé ne permet pas de mettre en évidence les facteurs contraignant les arrivées des vols IFR par la mer. En revanche, et tel qu'illustré par la journée du 11 septembre 2025 (voir figure ci-dessous), des analyses plus détaillées des mouvements au cours de journées types, mettent en évidence la restriction imposée par l'ouverture des circuits TDP des aéroclubs et écoles de pilotage, dès les premières heures de la journée, et ceci en dépit de conditions météorologiques favorables aux atterrissages mer.



Les réflexions des experts et acteurs de CCE devront porter sur les moyens d'atténuer cette contrainte qui a un impact majeur sur la qualité de vie de l'ensemble des populations du bassin cannois.

### Commentaire 3

**Page 14** - L'ADNA est d'accord avec la réponse faite à la demande de Madame la représentante de la CACPL : il est impossible de fixer un objectif chiffré du % mer/terre ou du nombre d'atterrissages mer.

En revanche, et suivant la conclusion du commentaire précédent, l'ensemble des acteurs du domaine devront s'employer à identifier les moyens techniques qui permettront aux contrôleurs d'avoir un rôle réel de gestion optimisée du trafic, prenant en compte les critères environnementaux.

### Commentaire 4

#### Page 13 avant dernier paragraphe

Au vu de l'exemple donné page 15 par Madame la représentante du SNA, ce paragraphe devrait se lire comme suit : "la tour de contrôle décide de l'ouverture de la RWY35 ou de la RWY17 selon les conditions météorologiques, mais le pilote peut demander d'utiliser l'autre approche pour des raisons de sécurité qui lui sont propres".



Selon nos observations illustrées par le commentaire 2, les conditions météorologiques ne sont pas le seul critère d'ouverture d'une piste ou de l'autre. Les activités de l'aviation légère apparaissent aussi comme un facteur déterminant.