



Lettre aux adhérents Mai 2025

1. Le Mot du (nouveau) président Raymond Principiano :

Chère Madame, Cher Monsieur,

L'ouverture du Festival de Cannes marque l'ouverture de la "saison" des nuisances sonores aériennes.

C'est aussi le moment que nous avons choisi pour nous adresser à vous, et vous faire part des nouvelles de votre association Adna06.

Depuis le mois de décembre 2024, je suis le nouveau président de notre association.

Je succède ainsi à Albert Dauphin et avant lui, une longue liste de bénévoles qui se sont toujours impliqués dans la défense de votre qualité de vie, et votre sécurité, en défense contre les nuisances induites par l'aéroport de Cannes- Mandelieu.

Après quelques mois pour prendre mes repères, j'ai tenu à m'adresser à vous pour vous faire part de notre volonté de :

- Travailler plus collectivement, au sein du Bureau de l'association, et de notre réseau de partenaires, afin d'être plus efficaces.
J'ai la chance d'être entouré par un groupe de militant-e-s bénévoles et très impliqués-e-s, chacun-e œuvrant à la défense de vos intérêts.
- Être plus proche de vous, adhérents, sympathisants, pour mieux vous représenter, et porter votre parole;
je vous propose de venir à votre rencontre au jour et heure de votre choix, il vous suffit de me contacter au **06 20 13 32 84** (laissez-moi un message svp).

Plus précisément, nous vous donnons ci-après plus de détails sur nos actions de ces dernières semaines.

2. Actions ADNA

En février 2025, l'ADNA a décidé de rappeler à l'ensemble des élus et des associations les différents dossiers et promesses non tenues. A cet effet nous avons publié un mémoire que vous pouvez consulter en [cliquant ici](#).

Nous avons envoyé au sous-préfet 4 motions à mettre à l'ordre du jour de la prochaine CCE, évidemment axées sur la diminution des nuisances mais également sur la sécurité des riverains (voir accidentologie). Voir résumés ci-après :



Retour à la situation antérieure à la CCE 2015 en interdisant les arrivées des aéronefs de plus de 22 tonnes.

L'autorisation d'atterrissage des aéronefs de 22 à 35 tonnes a été acceptée en [CCE 2015](#), en contrepartie du relèvement de l'altitude de la VPT17 de 1800 à 2000 pieds et de la mise œuvre d'une trajectoire d'allègement. Celle-ci n'ayant pas été mise en œuvre, l'ADNA demande le retour à l'état de la réglementation antérieure à 2015.

Contraindre les vols courts en provenance de Nice et les vols en conditions d'approche MVL, à atterrir par la mer.

Outre l'anomalie écologique que représentent ces vols Nice-Cannes, il est apparu qu'ils se font en approche à 1500 pieds, et ce quel que soit le type d'aéronef.

Sans que ceci soit débattu, la DGAC a introduit une procédure qui permet au pilote une approche à moins de 1600 pieds en cas de conditions météo défavorables (couvert nuageux un peu bas).

Interdire les tours de piste de l'aviation légère décollant vers le nord, de nuit, en piste 35.

La nuit (définie comme 1/2 heure après le coucher du soleil en toutes saisons) les atterrissages des jets en piste 17 sont interdits pour des raisons de sécurité,

A partir de cette heure, l'aviation légère poursuit ses rotations en empruntant le circuit bimoteur en sens inverse nord-sud, et donc en décollant sur les agglomérations La Roquette et Pégomas, et prenant la direction sud sur Mouans-Sartoux, Mougins, Le Cannet et Cannes pour atterrir par la mer.

En hiver ces vols se font donc de nuit, dans des conditions très réduites de visibilité, avec de surcroît des pilotes en apprentissage, en contradiction avec le principe de précaution sécuritaire mentionné plus haut.

Cette utilisation nocturne de l'espace aérien fait courir des risques aux populations en cas de panne mécanique forçant un atterrissage d'urgence (voir accidentologie petite aviation).

Interdire la pratique de prolongation de vent arrière qui n'a jamais été débattue en CCE ni en GT.

Alors qu'il existe un circuit réservé aux monomoteurs, ceux-ci empruntent très souvent le circuit bimoteur, prolongeant leurs tours de piste, à la demande de la tour de contrôle, souvent sans respecter l'altitude de 1500 pieds.

Cette dérogation permet d'intercaler des atterrissages de jets et des tours de pistes des monomoteurs, au détriment des riverains.

Les communes de La Roquette et de Pégomas se voient donc doublement pénalisées, par les survols des jets d'une part, et par les survols des monomoteurs d'autre part.



Enfin gros chantier : nous avons mis en route un nouveau site internet, plus convivial, plus clair, qui sera opérationnel d'ici quelques semaines nous y reviendrons dans notre prochaine lettre aux adhérents. En attendant notre ancien site internet fonctionne toujours.

Adna06 est donc active et produit beaucoup d'efforts pour diminuer les nuisances et les risques induits par les mouvements aériens;

Mais nous nous heurtons souvent à une certaine forme d'inertie.

3. Inertie des autorités

Depuis la fébrilité dont elles ont fait preuve pour s'opposer à la trajectoire de soulagement du Nord-Ouest, les instances politiques, gouvernementales et communales semblent avoir épuisé leur énergie.

Depuis la présentation en CCE (Commission Consultative de l'Environnement) exceptionnelle de l'étude CGX le 12 janvier 2024, commanditée par le maire de Grasse et par la député Michèle Tabarot, aucune information n'a filtrée sur les études que devait entreprendre la DGAC.



A peine un entrefilet publié par le maire de Grasse dans Nice-Matin nous a-t-il rappelé qu'il comptait sur le nouveau ministre des Transports, Philippe Tabarot afin que la DGAC trouve des solutions pour augmenter les atterrissages par la mer. Souhaitons que ce ministre reste en poste le plus longtemps possible pour faire bouger la DGAC! La principale promesse de maximisation des atterrissages par la mer serait-elle **victime de vents contraires**? Ou faut-il attendre les **prochaines élections municipales** pour voir fleurir à nouveau les promesses d'amélioration?

Quant au sous-préfet, lui, il a pris une initiative qui marquera dans les annales par son titre poétique : **“Étude quatre saisons”**. Confiée à la branche SNA de la DGAC (autrement dit les contrôleurs aériens), elle consisterait à établir des statistiques portant sur les refus des pilotes à atterrir par la mer quand cette proposition leur est présentée. Traitée dans le plus grand secret et après un an, nos questions quant aux avancées de cette pseudo-étude sont restées sans réponse.

Nous comptons dans le passé sur la tenue régulière de la réunion de la CCE et de convocations de GT plus fréquents, pour défendre nos dossiers. Rien de tel avec le nouveau sous-préfet : la dernière CCE annuelle ordinaire s'est tenue le 20 février 2024; elle correspondait en fait à la CCE 2023! Nous sommes en 2025 et nous attendons toujours la convocation de la CCE 2024!

Le sous-préfet semble bien s'être mis aux abonnés absents.

Deux réunions du Groupe Technique (GT) ont été convoquées en 2024 :



1. Le 19 avril, les associations avaient été invitées à proposer de nouveaux indicateurs. **La SNA, principal interlocuteur en cette matière, ne s'est pas présentée à la réunion, autant dire résultat nul.**
2. Le 28 novembre : la SNA s'y est présentée en force et nos demandes d'indicateurs y ont été mises en pièces. Nous attendons toujours le compte-rendu de ce GT.

Point positif : nous pouvons témoigner d'une bonne collaboration du service Environnement de l'aéroport qui donne accès aux données de leur système de surveillance pour analyser les manquements identifiés par nos propres moyens.

Ainsi Adna06 est une association active, et notre volonté collective constante est de vous défendre, protéger votre qualité de vie et votre sécurité,

Mais rien ne peut se faire sans vous.

Votre soutien est indispensable pour assurer la marche de l'association et maintenir les formidables outils techniques qui ont été développés par nos bénévoles :

- **Le suivi des trajectoires** grâce à un réseau **de balises (payantes)** installées sur le pourtour du bassin cannes-grasse.
- Grâce à ces balises nous pouvons analyser les trajectoires de chaque aéronef, détecter **les survols abusifs** et déclencher une enquête par les autorités de suivi.
- Vous pouvez vous aussi déclarer des incidents en signalant sur notre site internet des abus que vous subissez, nos bénévoles instruisent le suivi de **vos signalements sur notre site internet.**
- Ces informations sont recensées dans notre **rapport mensuel/trimestriel** afin de maintenir une pression constante contre les abus.
- Et c'est aussi ce qui nous permet de définir un **indice de stress** induit par les nuisances aériennes sur les populations

Votre soutien est donc indispensable.

En renouvelant votre adhésion

Et en faisant adhérer vos voisins

Vous nous permettez de continuer à faire vivre Adna06.

Je compte sur vous pour adhérer (en ligne sur le site **internet adna06**)

Vos dévoués, le président avec le Bureau de Adna06 .

Raymond Principiano.