

Approche en Descente en Continue

CONTEXTE

L'Approche en Descente en Continue (ADC) est pratiquée à Nantes Atlantique dans environ 50 % des atterrissages depuis 2019. Elle a été présentée par la DGAC, le lobby des compagnies aériennes et les opposants à NDDL comme la solution miracle au problème du bruit des avions. Vous n'avez pas constaté de différence (si ce n'est une augmentation du bruit) ? On vous explique pourquoi.

POINTS CLES

- Le taux d'ADC à Nantes Atlantique en 2024 était de 51,4%¹
- À une **distance de 25 km du seuil de piste** la différence de bruit entre les deux approches est à peine perceptible (**2-5dB**)
- À une distance de **15 km**, les deux trajectoires fusionnent ce qui entraîne **un impact sonore identique à celui de l'approche traditionnelle**.
- Les banlieues proches de l'aéroport ne voient aucun bénéfice de l'ADC

LA THEORIE

Le ADC est une technique de procédure d'approche utilisée par les avions **lors de la phase d'atterrissage**. Contrairement aux approches classiques où l'avion effectue une descente par paliers (avec plusieurs niveaux de vol à maintenir avant de poursuivre la descente), le ADC consiste à effectuer une **descente régulière et ininterrompue** depuis le niveau de croisière ou un niveau intermédiaire jusqu'à l'atterrissage.

Impact sur le bruit : En évitant les remises de gaz intermédiaires et en utilisant une poussée réduite, le

ADC **diminue les nuisances sonores** pour les zones survolées.

LA RÉALITÉ

L'image ci-dessous illustre schématiquement l'ADC comparé à l'approche traditionnelle. Il est clair qu'à **15 km de la piste, ces deux approches fusionnent**, de sorte qu'il n'y a absolument aucune différence de bruit entre elles. Au-delà de cela, en 2013, la DGAC annonçait²:

« 2 à 5 décibels : C'est le gain obtenu à une distance de 25 km du seuil de piste grâce aux procédures [ADC] mises en place sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly. »

En effet, la DGAC admet qu'à **25km(!)** de la piste il y a une **différence de bruit à peine perceptible**, comme vous pouvez le lire dans notre Guide Express N°3³.

ET A NANTES ATLANTIQUE ?

Nous avons visualisé sur une carte de Nantes les deux points à 15 km et 25 km, et le verdict est sans appel : aucune des communes à proximité de l'aéroport ne ressent de différence, et les habitants de Sainte-Luce-sur-Loire ou de Carquefou sont invités à faire un test auditif en essayant d'entendre la différence de <5dB.

OPINION DE COCETA

« L'ADC, de par sa conception, est incapable de réduire le bruit du trafic aérien dans les banlieues proches de Nantes Atlantique. Il s'agit clairement d'un argument creux visant à duper les riverains. »

¹ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/mise-oeuvre-procedures-descente-continue-grands-aeroports-france>

² https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/DGAC-RApport-environnement-FR2013_0.pdf

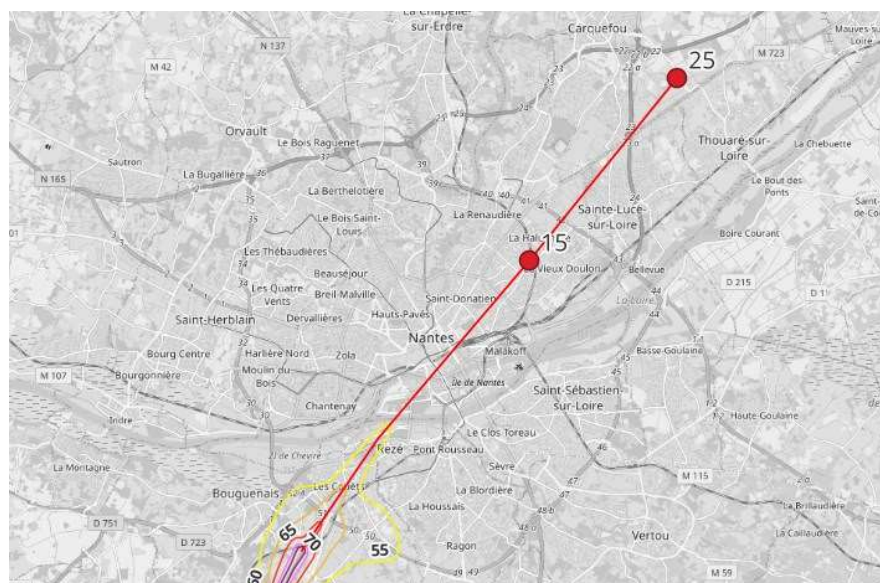
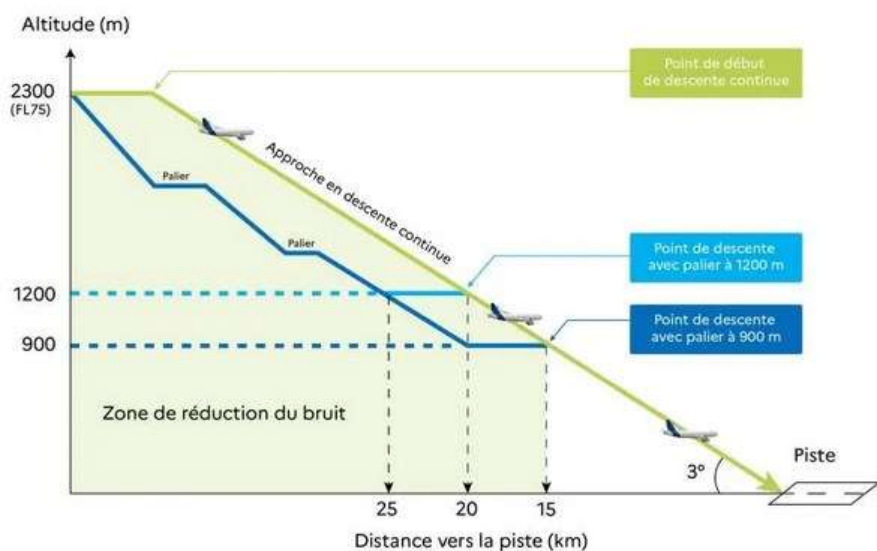
³ <https://coceta.org/2025/09/16/n3-comment-doubler-le-traffic/>

Approche en Descente en Continue

LES TRAJECTOIRES

L'ADC et l'approche classique sont vues de côté. À 25 km de la piste, il existe encore une différence de hauteur de 300 m entre eux, ce qui permet une réduction (minime) du bruit. À 15 km, ils fusionnent, et à partir de ce point, l'ADC perd tout avantage.

(Tous droits réservés – DGAC)



A NANTES ATLANTIQUE

La localisation des deux points pertinents à 15 km et 25 km de la piste montre qu'à l'exception de les banlieues extrême-est de Nantes, la partie principale de la ville ne voit aucun bénéfice de l'ADC, cela inclut les banlieues les plus touchées Rezé et Bouguenais - Les Couëts.