

Le Président
06 03 72 23 16
albertnoeldauphin@gmail.com

M. Patrick CIPRIANI
Directeur de la DSAC

50 rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15

Objet : Aéroport de Cannes-Mandelieu, trajectoires d'approches, demande d'assistance

Monsieur le Directeur,

La trajectoire d'approche IFR – VPT 17 (copie en pj1 pour faciliter la consultation) mise en place en 2002 montre à l'usage que les nuisances qu'elle engendre au niveau bruit et pollutions ne sont plus supportables pour les riverains de l'aéroport.

Cette trajectoire est la pire qui puisse exister puisqu'elle survole entre 50 000 et 60 000 habitants dont des écoles, des collèges, des centres commerciaux et des centres de loisir. Depuis des années est évoquée la diversification des procédures d'approche notamment par le Nord-Ouest, ainsi qu'en témoigne le courrier du 16 décembre 2015 de monsieur Gandil, sans qu'un avancement positif du projet ne puisse être enregistré.

L'étude et la mise en œuvre d'une approche Nord-ouest rebondissant de CoCoEnvi en réunions techniques successives n'ont jamais abouti. C'est pourquoi une trajectoire d'approche par le Nord-Ouest a été testée et proposée par un Commandant de Bord chevronné usager de l'aéroport de Cannes Mandelieu en CoCoEnvi de juin 2017 (copie en pj 2). Cette trajectoire minimise les nuisances infligées aux populations dont le survol passe de plus de 50 000 personnes à 2 000 avec des conditions de survol plus avantageuses (voir en pj 3 et 4 le plan d'urbanisation de la vallée où les aires grisées représentent des constructions. Les trajectoires reportées sur le plan tant pour la VPT 17 que pour la Nord-Ouest ont été reportées à la main et n'ont d'autre prétention que de montrer la différence de constructions survolées dans les différents cas).

Cette proposition, soutenue par les riverains et les élus, n'a pas reçu à ce jour l'accueil qu'elle aurait mérité et aucune possibilité de convergence à court terme ne semble pouvoir être attendue. Les dernières réunions tenues avec l'opérateur local et les services SNA et DGAC/SE ont été décevantes car il nous semble que vos services se sont contentés d'étudier la proposition pour en faire ressortir les impossibilités « réglementaires » et n'ont pas mis en

œuvre une démarche conjointe et coordonnée pour adapter cette trajectoire aux règles ou exceptions possibles.

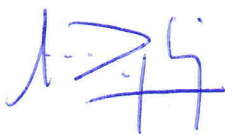
Malgré l'aide que nous recevons de nos amis pilotes, ingénieurs et de nos collègues de l'UFCNA, nous n'avons ni la vocation, ni l'expertise, ni les moyens de nous immiscer dans la définition de trajectoires. La proposition présentée en CoCoEnvi est cependant suffisamment prometteuse et attractive pour que son étude soit reprise de façon volontariste par les spécialistes de l'administration centrale que vous représentez.

Il semble qu'à ce niveau une vision centralisée soit nécessaire pour la prise en compte des différentes contraintes tant aéronautiques, qu'administratives et environnementales avec une possibilité d'ajuster les différents trafics et décider de dérogations éventuelles aux règles générales pour tenir compte de la spécificité de l'aéroport de Cannes-Mandelieu.

Nous vous demandons, monsieur le Directeur, de vous approprier la mise chantier de cette procédure d'approche par le Nord-Ouest pour qu'elle puisse être menée à son terme avec la volonté d'aboutir à une solution satisfaisante rapide pour l'ensemble des parties concernées. Bien entendu nous sommes à votre disposition pour participer à vos côtés à ce chantier qui devrait traiter aussi des améliorations possibles à la VPT actuelle.

Lors de la CoCoEnvi de juin 2017, le sous-préfet, qui avait expérimenté en vol la trajectoire proposée, avez demandé que cette voie Nord-Ouest soit ouverte rapidement au moins en vue d'expérimentation pendant 30 jours. La mise en œuvre de cette proposition avant l'été 2018 serait un signe positif envoyé aux élus et aux populations qui voient arriver avec angoisse la saison des nuisances généralisées.

Veillez agréer, monsieur le Directeur, l'expression notre considération distinguée.



A. DAUPHIN
Président

Copie :

M. Gandil, Directeur Général de la DGAC

M. Alain Bourgin, Chef de la mission environnement DSNA

M. Lisnard, président de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lerins et Maire de Cannes,

M. Viaud, Président de la Communauté d'Agglomération Pays de Grasse,

Mme Tabarot, Maire du Cannet,

M. Galy, Maire de Mougins

M. Aschiéri, Maire de Mouans Sartoux

M. Pouplot, Maire de La Roquette sur Siagne,

M. Leroy, Maire de Mandelieu la Napoule

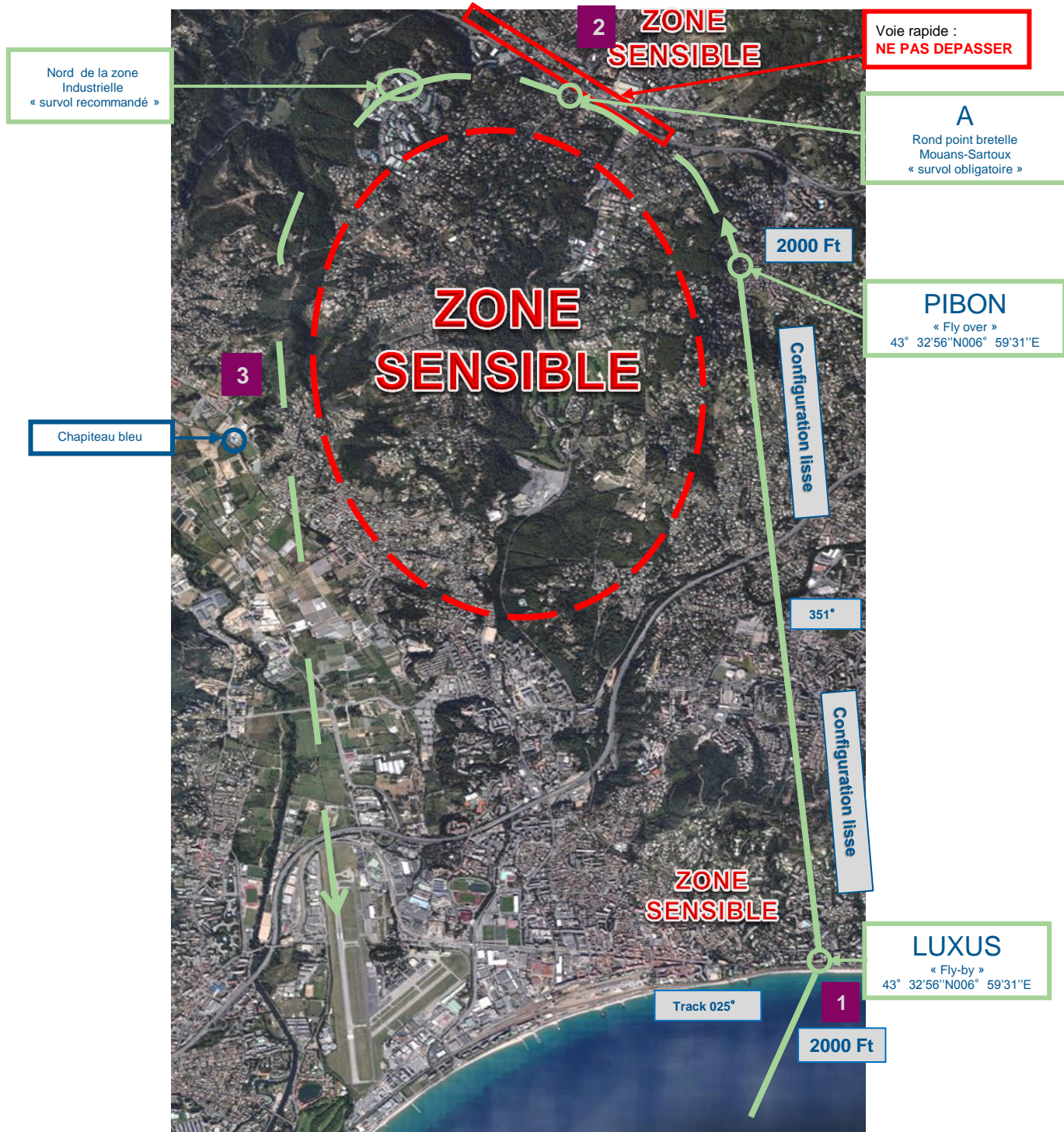


AÉROPORT
CANNES MANDELIEU

Briefing Pilote IFR

Version 7 : Garder l'altitude de 2000 ft jusqu'à PIBON

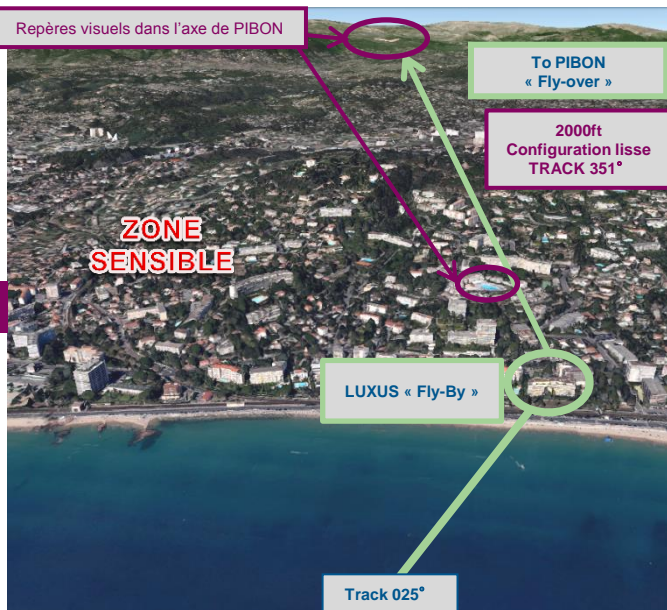
Trajectoire dans le cas de procédure LOC A ou RNAV (GNSS) A suivie d'une VPT17



Les numéros de 1 à 3 correspondent aux photos des situations détaillées page suivante



Repères visuels



1



2



3

Dans le respect des conditions de sécurité et des instructions de contrôle données par la TWR, merci de bien vouloir procéder comme suit:

- Eviter le survol des zones sensibles
- Conserver une configuration lisse jusqu'à PIBON => 2000 ft
- Débuter la descente à partir de PIBON puis **survoler impérativement le point A.**
- Ne pas dépasser la voie rapide
- **Survoler ensuite le nord de la zone industrielle** pour intercepter l'axe de piste et la pente du PAPI.
- **Le fait de dépasser l'axe de la finale vers l'Ouest est acceptable sur le plan environnemental (identifier le chapiteau bleu 3)**
- Limiter les inverseurs de poussée aux impératifs de sécurité

Trajectoire dans le cas de procédure LOC B ou RNAV GNSS Y et Z suivie d'une MVL RWY 17

Cette procédure est une MVL (Manœuvre à Vue Libre) réalisée en cas de conditions météo défavorables

La vent arrière doit permettre au pilote d'identifier sans risque d'erreur le seuil de piste

Décollage

Dans la CTR de Cannes IAS ≤ 210 kts

Adopter la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment

Au sol

Limiter l'usage des APU (20 min avant vol et 10 min après vol)

