



Toulouse, le 12 février 2024

à Monsieur Patrice Vergriete  
Ministre délégué auprès du Ministre  
de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires  
chargé des Transports

Dossier suivi par François Wolf  
administrateur en charge de la  
Mission Aviation Générale  
[ufcna.aviationgenerale@gmail.com](mailto:ufcna.aviationgenerale@gmail.com)

Objet : respect des dispositions issues des Commissions Consultatives de l'Environnement, cas de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, fiche CASH LFMD

Monsieur le Ministre

Nous souhaitons attirer votre attention sur un aspect des relations du monde aérien et de la DGAC, son administration de tutelle, avec les riverains des plateformes (aéroports, aérodromes et héliports).

Au cas d'espèce est en cause le secteur de l'aviation générale.

Ce secteur important de l'aviation civile ne dispose pas de réglementation environnementale et ne connaît que les règles de sécurité aérienne .

- Le seul lieu de dialogue qui ait été instauré entre les populations et le monde aérien, pour permettre une prise en compte des nuisances, en particulier les nuisances sonores, sont les commissions consultatives de l'environnement (CCE) régies par le code de l'environnement. Encore n'existent-elles qu'à partir d'un certain niveau de classification des aérodromes, ce qui laisse des centaines de milliers d'habitants sans recours aucun.

- Les seuls outils qui permettent la mise en place de mesures concertées visant à assurer la maîtrise des nuisances, au bénéfice de l'environnement et des riverains, sont les chartes de l'environnement des aérodromes instaurées par la circulaire 2005-88 du 6 décembre 2005.

Cette construction a une efficacité très limitée, avec d'un côté des organismes consultatifs qui ne couvrent qu'une fraction des sites d'aviation générale et d'autre part des documents d'engagements volontaires, optionnels, et dans la très grande majorité des cas non contraignants.

Pour autant, dans la mesure où ce dispositif est le seul qui ait été concédé pour permettre une prise en compte des nuisances, pollutions et atteintes à l'environnement, l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA) et ses associations adhérentes sont attachées à ce qu'il fonctionne.

Or, nous constatons que trop souvent les fonctionnements des CCE sont biaisés, voire neutralisés, et que les chartes sont ignorées ou contournées même dans les cas où aucune exigence aéronautique ne le justifie

C'est ce qui vient de se passer pour ce qui concerne l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, objet du présent courrier.

Au cas d'espèce nous vous saisissons du problème posé par les conditions d'élaboration et le contenu de la fiche CASH LFMD qui a été publiée sur le site du Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires sous le timbre de la DGAC.

Ces fiches sont censées expliciter auprès des usagers les bonnes pratiques de vol pour l'usage de l'aérodrome auquel elles sont attachées.

L'aérodrome de Cannes-Mandelieu est connu pour sa sensibilité du fait de l'intensité du trafic et du type de pratiques (hélicoptères privés, aviation de tourisme, aviation d'affaire...) générant nuisances et insécurité au dessus d'une zone très attractive densément urbanisée, dans un contexte d'exigences particulières en matière de hauteurs minimales de survols.

Or la fiche qui vient d'être publiée pour cet aérodrome ainsi que la vidéo de démonstration qui l'accompagne se révèlent banaliser et promouvoir des pratiques contraires aux dispositions prises dans le cadre des processus de la CCE : Arrêté ministériel de mai 2022 ;- Charte d'engagements pour l'environnement de l'aéroport ;- Guide des bonnes pratiques environnementales pour les VFR.

Au surplus cette fiche a été élaborée et publiée sans être à quelque moment que ce soit présentée, discutée ou vérifiée devant la CCE ou son comité technique.

En premier lieu, et sur ce cas particulier, nous vous demandons de bien vouloir enjoindre aux services de retirer cette fiche pour en élaborer une nouvelle, avec le contenu qui convient. A cette fin nous joignons en annexe l'inventaire des non-conformités de la fiche CASH LFMD avec ces dispositions.

Cet épisode qui implique l'aérodrome de Cannes-Mandelieu relève d'un dysfonctionnement beaucoup plus large. Il est indispensable que les atteintes aux populations et à l'environnement, dont l'aviation générale est la cause, soient reconnues et effectivement prises en compte à la hauteur de leur importance.

En second lieu, nous attirons donc votre attention sur la nécessité que les commissions consultatives de l'environnement des aérodromes fonctionnent sans biais ni détours et que les dispositions qui en émanent soient respectées par le monde de l'aviation sous le contrôle de l'administration.

Nous vous serons reconnaissants pour l'attention que vous accorderez à cette saisine.

Nous vous prions d'agréer Monsieur le Ministre l'expression de notre très haute considération.

Chantal Beer-Demander, présidente



Annexe au courrier du 12 février 2024  
relatif au respect des dispositions issues des Commissions Consultatives de l'Environnement, cas  
de l' aéroport de Cannes-Mandelieu fiche CASH LFMD

Suite à la publication le 19 décembre 2023 par la DGAC, d'un document intitulé " fiche CASH " LFMD ( aéroport de Cannes Mandelieu ) sur le site du Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires, les non-conformités suivantes ont été relevées par rapport aux dispositions issues du travail de la CCE et publiées pour mise en application.

**- Le texte et la démonstration de vol sont non conformes à l'arrêté ministériel en vigueur**

L'arrêté ministériel de mai 2022 définit la " basse hauteur " : " entre 500 ft et la hauteur standard " qui est de 1000 ft (pour les monomoteurs ) et stipule que cette pratique est interdite pour les aéronefs non basés . La consigne inscrite dans la fiche et reprise en démonstration de vol : 1000 ft MAXIMUM sur la vent arrière du circuit de piste, autorise les usagers basés et non basés aux survols à basse hauteur sur des zones fortement urbanisées de Cannes Ouest .

Il a été validé en comité technique par la DGAC, que la formation et l'entraînement à basse hauteur, dont aucune trajectoire spécifique n'est publiée, doit se faire au plus près de la piste .

**- La démonstration de vol, sans application de la procédure " moindre bruit " sur la vent arrière, est non conforme aux instructions aéronautiques et aux chartes environnementales de l'aéroport**

La procédure moindre bruit, telle qu'explicitée dans les instructions aéronautiques et qui doit être appliquée en phase de vent arrière dès le trait de côte, n'est pas reprise dans la démonstration de vol .

Cette procédure est inscrite également dans les Chartes environnementales de l'aéroport :

- Charte de 2010, action 7 : " Renforcer la connaissance des procédures aéronautiques " moindre nuisance " qui figurent dans les publications aéronautiques " .

- Charte de 2015, cosignée par la DGAC : " Sensibilisation des pilotes et compagnies aux procédures moindre bruit " .

Cette procédure est un des piliers de l'approche équilibrée ( ADEME ) et un point majeur pour la gestion du bruit sur le circuit et tour de piste à Cannes Mandelieu .

**- La procédure d'allongement de la vent arrière pour les monomoteurs présentée dans la fiche, n'est pas conforme au " Guide des bonnes pratiques environnementales pour les VFR " de l'aéroport**

Le guide stipule qu'il convient de " monter à 1500 ft ..... " , et non pas comme inscrit dans la fiche : " si le pilote souhaite monter plus haut que 1000 ft..... " .

Les altitudes communiquées dans la fiche sont indiquées par rapport au niveau de la mer ( tarmac à 13 ft ) ; et ne tiennent donc pas compte du fort relief rapidement présent sur la " vent arrière " .

Ces indications conduisent donc à des hauteurs de survols par rapport au sol fortement diminuées.