



Atténuation des nuisances de l'aéroport de Cannes Mandelieu

**Demandes de l'ADNA proposées à l'ordre du jour de la prochaine
Commission Consultative de l'Environnement**



Table des matières

1. Objectif	2
2. Motion no 1	2
3. Motion no 2	3
4. Motion no 3	3
5. Motion no 4	5
6. Motion no 5	5

Références:

[1] Atténuation des nuisances environnementales – [Mémoire de synthèse par l'ADNA](#) – Janvier 2025.

1. Objectif

L'ADNA souhaite voir débattues lors de la prochaine CCE, cinq motions portant sur des actions visant à atténuer les nuisances environnementales causées par les activités aéronautiques de l'aéroport de Cannes Mandelieu et à minimiser les risques d'accidents pouvant entraîner des pertes de vies humaines.

Ces demandes émanent du mémoire de synthèse de l'ensemble des dossiers, historiques ou nouveaux, qui a été publié par l'ADNA en janvier 2025 [\[Ref 1\]](#).

Ce mémoire a été diffusé à tous les élus, autorités gouvernementales et associations, afin que tous les membres représentés en CCE disposent des informations nécessaires aux discussions et éventuellement aux prises de décision.

2. Motion no 1

But : adopter des mesures de minimisation des nuisances de l'aéroport, afin de protéger équitablement les populations des deux territoires CACPL et CAPG.

Que la CCE entérine la recommandation acceptée par les responsables de la CACPL, voulant que l'aéroport de Cannes Mandelieu soit soumis à l'obligation d'élaborer son propre PPBE.

Explications :



Dans la forme actuelle du PPBE 2024, il est apparu que les activités aéronautiques de l'aéroport affectaient le nombre dérisoire de **340 personnes** localisées dans les environs immédiats de l'aéroport alors que :

1. Les mesures de bruit faites par l'ADNA sur la commune de la Roquette située dans le territoire de la CAPG, montrent une valeur du Lden dépassant annuellement le seuil de 45dB recommandé par l'OMS.
2. L'étude de la DGAC pour la trajectoire Nord-Ouest portait sur un bassin de population de près de 10000 riverains sensibles au critère 65dB = 25.

Un PPBE spécifique à l'aéroport permettra de prendre en compte l'ensemble des communes affectées par les nuisances de l'aéroport, avec des critères d'évaluation bien établis.

3. Motion no 2

But : diminuer par des mesures simples les nuisances des survols sur la trajectoire VPT.

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

Explications

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.

La DGAC affirmait par ailleurs que ces nouveaux avions se substitueraient à des avions plus bruyants, en se basant sur le facteur EPNdB utilisé aux fins de certification des aéronefs. Les mesures du bruit directement perçu au sol lors de survols réels, n'ont montré aucune différence entre avions de tonnages différents.

La trajectoire d'allègement n'ayant pas été mise en œuvre, l'ADNA demande le retour à l'état de la réglementation antérieure à 2015.

4. Motion no 3

But : diminuer par des mesures administratives simples les nuisances des survols sur les trajectoires VPT et bimoteurs, sans impact économique sur les activités commerciales de l'aéroport.

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



Explications : vols courts Nice Cannes

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

On peut donc s'attendre à des survols (déjà observés dans le passé) à 1500 pieds et moins, par des aéronefs de tous types triréacteurs, biréacteurs et autres aéronefs bruyants tels que le Piaggio, annihilant de ce fait le maigre gain autrefois promis par le relèvement de l'altitude de la VPT17 de 1800 à 2000 pieds.

Il est demandé que les atterrissages des vols en provenance de Nice se fassent uniquement par la mer.

Explications : approches MVL

La trajectoire VPT a été mise en place en 2002 par la DGAC pour répondre aux critères de sécurité, alors que le trafic subissait une forte augmentation. Quelques années après, la procédure MVL a été ajoutée dans le "briefing pilote". Cette procédure est activée par le contrôle aérien en cas de conditions météo défavorables.

Selon cette procédure les vols IFR ne sont plus soumis à respecter la trajectoire réglementée, à des altitudes inférieures à l'altitude de pénalité de 1600 pieds (voir tableau 4 extrait de la carte VAC), elle-même déjà très inférieure à l'altitude réglementée de 2000 pieds sur la VPT (rappelons que la DGAC estime à 200 pieds la tolérance d'erreur d'altitude). Ceci en contradiction avec les critères de sécurité qui avaient justifié la VPT.

Climb up to 1600 (1586) prior to level acceleration.									
DTHR 35 ← (NM)				0		1.6			
MD35Y ← (NM)						0			
MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.									
CAT	LNAV			MVL / Circling RWY 17 (3) (4) (5) (6)		DIST MD35Y			
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM ALT (HGT)	1 1020 (1006)	2 1390 (1376)	3 1760 (1746)
A		2400		1180 (1170)	3200				
B	980 (970)	2400	663	1250 (1240)	3200				
C		3200		1560 (1550)	6000				
Observations /Remarks : (3) PAPI RWY 17 : 4° (7%). PAPI portée réduite à 11 km. / PAPI range reduced to 11 km. (4) MVL interdites quand VPT en service / Circling prohibited when VPT is in force. (5) MVL interdites à l'Oue									



5. Motion no 4

But : minimiser les risques de pertes humaines dans les communes survolées

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

Explications :

La nuit (définie comme 1/2 heure après le coucher du soleil en toutes saisons) les atterrissages des jets en piste 17 sont interdits. Cette restriction est imposée pour des raisons de sécurité, les vols IFR des jets se transformant alors en vol à vue en approche finale.

A partir de cette heure, l'aviation légère poursuit ses rotations en empruntant le circuit bimoteurs 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 en piste 35.

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.

6. Motion no 5

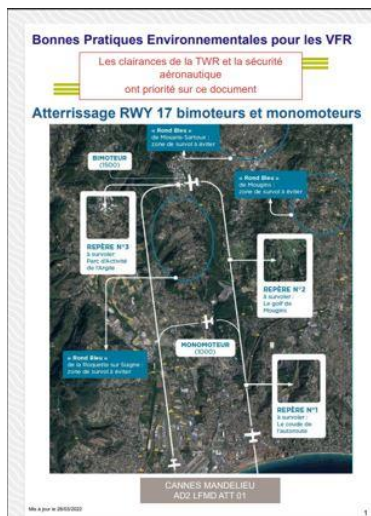
But : diminuer par des mesures simples les nuisances des survols sur la trajectoire bimoteurs.

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

Explications :

La vue suivante montre les deux circuits qui ont été définis pour régulariser le trafic des vols VFR, ainsi que les altitudes qui doivent y être respectées :

- Un circuit réservé exclusivement aux monomoteurs à une altitude de 1000 pieds
- Un circuit bimoteur exclusivement réservé aux bimoteurs à une altitude de 1500 pieds



Il est apparu au fil des ans que le circuit des bimoteurs était très souvent emprunté par des monomoteurs prolongeant leurs tours de piste, à la demande de la tour de contrôle, souvent sans respecter l'altitude de 1500 pieds.

En dépit de la mention de l'encadré rouge, il semble que le droit de dérogation ne soit pas utilisé seulement pour des raisons de sécurité d'urgence, mais plutôt pour permettre d'intercaler des atterrissages IFR des jets et des atterrissages de tours de pistes VFR des monomoteurs, au détriment des riverains.

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

Cette pratique a été introduite en 2020 dans le guide des bonnes pratiques environnementales de l'aéroport (sic), sans consulter ni les associations ni la CCE.