

Pégomas le 8 Décembre 2007

**A.D.N.A.**  
364 CHEMIN DES MITRES  
06580 PEGOMAS

Objet : Nuisances aériennes  
Aéroport Cannes Mandelieu.

Nous vous prions de trouver ci-joint le « Livre Blanc » que notre Association a élaboré pour faire le point de la situation et vous adresse pour attirer votre attention sur les deux points suivants :

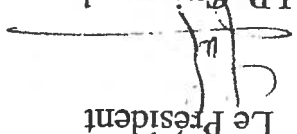
-L'exaspération de l'ensemble des riverains qui subissent les nuisances sonores de l'Aéroport de Cannes Mandelieu a atteint un niveau maximum qui n'est plus supportable.

-Des solutions existent pour améliorer efficacement et durablement la qualité de vie des riverains, sous réserve que les responsables concernés par la gestion technique, administrative et commerciale de l'Aéroport décident enfin de régler ce problème dans le cadre d'une franche collaboration avec les Associations.

Nous sollicitons l'aide et la bonne volonté de tous pour trouver rapidement une solution respectant les intérêts de chacun.

Vous souhaitant bonne réception de ce document, veuillez agréer, l'expression de nos sentiments distingués.

Le Président

  
J.P. Guinvarch

Decembre 2007

LIVRE BLANC DE L'ASSOCIATION  
RELATIVE AUX NUISANCES SONORES  
GENEREES PAR L'AEROPORT DE  
CANNES-MANDELIU

A.D.N.A.

ASSOCIATION DE DEFENSE CONTRE LES NUISANCES AERIENNES



## Nuisances sonores aériennes de l'Aéroport de Cannes-Mandelieu

Le premier constat qui s'impose aux riverains de l'Aéroport de Cannes - Mandelieu (ACM) est que la situation ne s'améliore pas et que bien au contraire, les nuisances sonores aériennes font toujours plus partie de leur quotidien et sont devenues insupportables.

Tous les habitants de Mougins, Mougins-Sartoux, Pégomas, la Roquette, Mandelieu et du Cannet ont pu constater que l'été 2007 a été particulièrement bruyant, pire que 2006 ; la situation se dégrade depuis 2003.

Malgré les réunions tenues avec les autorités Aéroportuaires (C. C. I. et D.G.A.C.), malgré la sensibilisation entreprise auprès des pilotes des jets privés et des Aéro-clubs, malgré l'implication du Sous Préfet et de certains élus, les mesures prises ou envisagées pour améliorer la situation, n'ont pas eu d'effet.

Pourquoi, en dépit de toute les actions et démarches faites par l'ADNA depuis de nombreuses années, nous subissons toujours le bruit infernal des avions au dessus de nos maisons ?

### À cela il y a plusieurs raisons

#### 1 - Raisons historiques

Le monde de l'aviation est « un monde à part » hérité des grands pionniers de l'aviation. Le fait de voler, d'être libre dans les airs au dessus des autres a créé un sentiment de supériorité, voir même de mépris ou pour le moins d'indifférence envers ceux d'en bas : « Je suis le maître de l'espace et je n'ai pas de contraintes ni de comptes à rendre ». Ce sentiment est aussi renforcé par le fait qu'au nom de la sécurité il n'y a pas de règles strictes qui s'imposent aux pilotes. Même si ce sentiment a évolué et est moins fort actuellement, il explique aujourd'hui l'aveuglement de la plupart des pilotes professionnels et amateurs par rapport aux nuisances qu'ils génèrent. Sinon comment expliquer l'attitude de nombreux pilotes qui plongent au ras de nos villages et en particulier à la Roquette-village ou celle des pilotes des petits avions qui tournent et retournent au dessus de nos maisons. Ne voient-ils pas que ces zones sont très peuplées et qu'ils gênent? Ils semblent être dans leur bulle.

Même si certains ont enfin pris conscience du problème, la plupart ne s'en soucie pas. Comme la prise de conscience n'est ni naturelle ni spontanée il faut donc qu'elle soit imposée. Comment ? Par la formation obligatoire que doit recevoir chaque pilote opérant à ACM, par des restrictions de survol des zones habitées en relief et par des sanctions en cas de non respect.

Ce sont des mesures simples à mettre en œuvre sous réserve qu'il y ait une autorité désignée pour cela et qu'elle en ait la volonté.

## 2- Raisons Techniques

### • Contrôle du niveau sonore des avions

Les aéronefs en général, les hélicoptères, les jets, les turboprop, certains bi-moteurs et autres petits mono sont des appareils bruyants. Il faut déterminer une norme définissant le niveau sonore d'un avion. Cette norme existe, mais il faudrait certainement abaisser le seuil de cette norme qui n'a pas changé alors que les techniques de construction des avions ont fait des progrès. Le parc des avions utilisant l'ACM n'est pas homogène et il y a de très nombreux aéronefs anciens ou récents (turbo, bimoteurs, hélicoptères) qui sont vraiment trop bruyants. Si la norme existe qui contrôle que les avions la respectent ?, quelle est la fréquence des visites techniques de contrôle obligatoire ? Si un avion dépasse le seuil maximum fixé par la norme, il doit être interdit d'opérer à l'ACM. De même tous les jets qui peuvent être équipés d'une motorisation nouvelle génération doivent avoir l'obligation de les installer dans un délai maxi de 6 mois, sinon pas d'autorisation de venir à l'ACM.

### • Vitesse des avions

Le bruit subi varie en fonction de la vitesse d'approche de l'avion, la vitesse d'approche de 180 nautiques est très souvent dépassée pour gagner quelques secondes et il n'y a pas de sanctions à l'encontre des pilotes fautifs.

### • Train d'atterrissage

La sortie du train d'atterrissage augmente considérablement l'émission sonore ; bien souvent les pilotes sortent le train très tôt, parfois pour freiner l'avion qui allait trop vite, ce qui augmente les nuisances. Des consignes strictes et précises devraient être imposées aux pilotes de l'aéroport.

### • Altitude d'approche

Actuellement il y a des altitudes « recommandées » pour les 2 points de passages fixés qui sont Luxus et Ribon ; elle est de 1 800 pieds. Très peu de pilotes respectent cette altitude (que nous demandons de porter à 2 000 pieds) qui ne leurs est pas imposée ! Résultat : ils sont entre 1 200 et 1 500 pieds et plongent depuis Ribon vers la Roquette village qui se trouve à 450 pieds d'altitude, passant entre 450 et 500 pieds au dessus des maisons, écoles etc... C'est insupportable, quand un avion passe, il est impossible de tenir la moindre conversation téléphonique pendant les 6 mois de la belle saison.

### • Inverseurs de poussée

Certains avions qui n'ont pas respecté la vitesse maxi pour l'atterrissage utilisent les inverseurs de poussée faisant un bruit infernal en particulier pour les riverains de Mandelieu.

Il faut interdire impérativement l'utilisation des inverseurs sauf en cas d'absolue nécessité pour raison de sécurité et prévoir des sanctions en cas d'utilisation non justifiée.

Nous devons aussi signaler, même si elles ne sont pas des nuisances sonores, les nuisances environnementales générées par les carburants des aéronefs. Existe-t-il un test pour mesurer les émanations nocives des gaz d'échappement comme cela est le cas pour le CO2 des voitures. Nous avons véritablement le sentiment que la technologie des avions a fait d'énormes progrès depuis 20 ans mais que les aspects environnementaux ont été complètement négligés et la législation n'a pas pris ces éléments en compte ; il est urgent de le faire.

### 3-Raisons administratives.

Deux Organismes publics interviennent sur l'ACM /

- La Chambre de Commerce et de l'Industrie (CCI) qui en assure l'exploitation.
- La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) qui en assure la direction technique et opérationnelle.

Chacun est indépendant et aucun n'a d'autorité sur l'autre ce qui dissout les responsabilités qui ne sont pas clairement définies. Chacun se renvoie la balle mutuellement quand il faut prendre une décision. Chaque organisme est pourtant doté d'un service ou d'une division « Environnement » ce qui devrait faciliter la résolution du problème des nuisances sonores.

### 3a - La CCI chargée de l'exploitation

La CCI fait beaucoup de communication auprès des médias internes et externes pour affirmer que la situation s'améliore et que tout va bien. Depuis plusieurs années, la CCI dépense beaucoup d'argent, à notre avis inutilement, pour faire réaliser par un cabinet spécialisé des « mesures de bruit » sur différents sites. Les résultats de ces mesures sont ensuite traduits en **moyennes** qui n'ont aucune valeur par rapport à la nuisance réelle perçue.

### Ce sont les pics et la fréquence des nuisances sonores qui sont importants.

Comme il y a de plus en plus de vols la moyenne générale baisse obligatoirement car heureusement pour nous il y a quelques pilotes qui font des procédures d'approche plus satisfaisantes pour les riverains. Cela permet à la CCI de faire établir de très beaux tableaux couleurs qui montrent que les moyennes des niveaux sonores restent raisonnables égales ou juste en dessous de 60 db. Cette méthode permet d'occulter les pics à 75 ou 80 db subis par les riverains et de se délivrer un certificat d'autosatisfaction. Le plus grave c'est qu'elle fait largement passer ce message d'amélioration aux élus et autorités officielles.

Un autre exemple de manipulation est celui des plaintes et signalement des nuisances sonores qui seraient en diminution !! (Voir l'article de Nice Martin du 2/07/07).

Evidemment, comme nous sommes aperçu que ces plaintes ne servaient à rien, qu'il n'y avait aucune suite signations des excès précis, nous avons été très nombreux à ne plus envoyer de messages pour signaler tous les avions gênants.

Dans ce même article du 02/07/07 il est mentionné que les plaintes des riverains pour les nuisances sonores ne représentaient (?) que 16% des plaintes ; la Rédaction de Nice Martin a quand même précisé ensuite que 33% concernent la trajectoire et 49% l'altitude des aéronefs. L'interprétation de la CCI est donc erronée et tendancieuse car il faudrait nous expliquer la différence entre les plaintes pour les nuisances sonores et celles concernant les trajectoires et l'altitude des avions. C'est un tout, si l'altitude est basse et la trajectoire mauvaise vous subissez presque obligatoirement une nuisance sonore. Si une trajectoire et une altitude n'entraînent pas de nuisances sonores vous n'allez pas vous plaindre. Donc en réalité 98% des plaintes concernent les nuisances sonores.

### Pourquoi cette attitude de la part de la CCI ?

La CCI a la responsabilité commerciale de la plateforme gérée comme une entreprise réalisant un chiffre d'affaires et si possible des bénéfices. L'ADNA n'a jamais occulté cet aspect économique bénéfique de l'Aéroport qui génère une activité et donc des emplois mais cette activité, pour perdurer, doit s'exercer dans le respect de l'environnement et des riverains de la vallée de la Siagne qui veulent conserver la qualité de vie qu'ils avaient auparavant.

C'est la précision où se trouve le point de conflit entre les deux parties sans que cela soit clairement exprimé. La CCI cherche par tous les moyens à développer et à rentabiliser les installations de l'aéroport, ce qui paraît légitime, mais sans prendre en compte les demandes des associations de défense contre les nuisances aériennes et en particulier celles de l'ADNA. Elle donne toujours l'impression de vouloir gagner du temps et pratiquer la politique de l'autruche.

Depuis de nombreuses années la consigne principale et officielle a été : concertation, dialogue, réunions... mais sans aucun résultat concret avec une attitude de condescendance voir de mépris à l'égard de ces empêcheurs de tourner en rond qui sont une poignée de riverains toujours à se plaindre. A entendre certaines personnes de la CCI, nous devrions plutôt démenager pour habiter le Larzac !

La preuve éclatante : la charte de 2 002 prévoyait de plafonner le nombre de mouvements annuels de jets à 10 000. Depuis 2 005 ce chiffre est largement dépassé et sera supérieur à 13 000 en 2 007 soit un dépassement de 30% ! Nous avons à ce sujet de fortes suspicions quant à la façon de comptabiliser les avions qui devaient rentrer dans ce quota. Il est évident que la CCI ne respecte pas la recommandation principale de la Charte qu'elle a elle-même fait établir.

Il faut aussi rappeler que ce plafond avait été accepté par les associations en échange de la possibilité d'accueillir les jets jusqu'à 22 tonnes. Il y a eu un marché de dupes.

Un autre aspect très important que la CCI occulte, est celui de la déote des biens immobiliers les plus exposés aux nuisances sonores. Globalement la valeur vénale a augmenté mais les estimations faites par des agences immobilières font apparaître un abattement de 5 à 10% en raison du passage à basse altitude des avions.

### 3b- La DGAC

C'est l'organisme officiel de l'Etat (Ministère des Transports) qui dirige toute la navigation aérienne en France. Elle définit les règles, en harmonie avec la réglementation internationale, à respecter pour l'utilisation des aéroports donc en particulier tout ce qui concerne les procédures d'atterrissage et de décollage des aéronefs. C'est donc elle qui emploie les « aiguilleurs du ciel » qui sont dans les tours de contrôle.

Après plusieurs années de discussion (à raison de 3 à 4 réunions par an) nous avons découvert des choses très étonnantes.

- Tout d'abord l'ACM n'est pas classé, alors que s'il était classé en catégorie B, comme nous l'avons demandé, les pilotes qui l'utilisent devront suivre une formation spécifique avec des procédures particulières. Ce classement serait en cours mais nous ne savons pas dans quel délai.
- Les points de passage obligatoires pour le Tour de Piste qui sont LUXUS (sur la côte) et PIBON (à l'ouest de Mougins village) ne figurent pas sur les bases de données accessibles aux pilotes. Ils suivent à vue et donc très approximativement cette ligne. Il faudrait obligatoirement exiger que tous les avions utilisant ACM aient ces coordonnées à bord et les respectent.

- En procédure d'atterrissage il n'y a aucune règle d'altitude minimum à respecter au dessus des constructions : écoles, hôpital, habitations. Un avion peut passer à 10 mètres au dessus de chez vous sans qu'on puisse lui reprocher quoi que ce soit !!! C'est inimaginable mais c'est ainsi.

- En procédure d'approche il existe une enveloppe générale dans laquelle le pilote doit se tenir mais elle est seulement indicative donc les pilotes font ce qu'ils veulent. En fait la plupart vire dès qu'ils le peuvent en plongeant au dessus du village de la Roquette. Si les pilotes suivaient la trajectoire fixée et respectaient l'altitude de 1 800 pieds à PIBON, 70 à 80% des nuisances sonores seraient évitées.

- Lorsque la piste d'atterrissage n'est pas disponible pour un petit avion de l'école de formation ou d'un aéro-club, la Tour envoie tourner plus au Nord donc au dessus de la Roquette - Village mais sans lui imposer une altitude minimale d'où de très nombreux petits avions dont certains très bruyants au ras de nos têtes.



Le simple « bon sens » met en évidence deux mesures majeures pour diminuer les nuisances sonores :

• L'ADNA a fait adopter, début Août 2007, par la DGAC un plan définissant des « Ronds bleus » que les pilotes doivent éviter de survoler. Le survol des zones très peuplées en relief n'est pas interdit comme nous l'espérons mais il sera déconseillé. Ce nouveau plan devait entrer en vigueur fin 2007 et être diffusé à tous les utilisateurs. Fin octobre la DGAC n'a pas fait avancer cette mesure pourtant adoptée dans plusieurs aéroports en France. La DGAC se retranche maintenant derrière la procédure qui doit entériner cette novation et qu'il faut faire convoquer par le Sous Préfet ; son application est donc retardée.

### Quels sont les axes d'amélioration possibles ?

Il faut tout d'abord signaler une novation importante depuis quelques mois : la Société Netjet n°1 mondial de l'aviation d'affaires, a chargé un de ses pilotes, M. Philippe Pénari, de collaborer avec les autorités aéroportuaires et les Associations pour améliorer les conditions d'utilisation de ACM. Nous avons la chance que M. Pénari habite Mougins et subisse les nuisances aériennes. Avec son aide technique nous espérons faire évoluer notre dossier pour la satisfaction du plus grand nombre de riverains.

### Alors, après tous ces constats d'échecs, ces combats inutiles (une pétition en Septembre 2006 signée par 800 personnes) et ces réunions inefficaces, quelles sont encore les raisons d'espérer une amélioration ?

Enfin il faut savoir que même si un agent de la CCI ou de la DGAC reconnaît que le comportement d'un pilote n'est pas convenable, aucune sanction (amende ou avertissement) ne lui est infligée. Puisqu'il n'y a pas de règles à respecter il ne peut y avoir sanctions. Les publications Aéroportuaires n'ont pas de portée juridique. De toutes façons la DGAC et la CCI considèrent que ce n'est pas leur rôle. Il vaut mieux être pilote qu'automobiliste !!

• En 2007 alors que les GPS sont devenus courants à bord des voitures, ACM n'est pas équipé d'un système de guidage pour imposer une trajectoire aux jets. Cette formule serait beaucoup plus sécurisante pour tout le monde.

• Les plans diffusés à tous les pilotes qui atterrissent à ACM sont très imprécis et ne sont pas assez directs pour demander aux pilotes d'éviter le survol des zones d'habitation en relief. Il faudrait que ces plans soient retails, complets, et diffusés partout

# 1- La première est la diminution de l'activité de l'Aéroport.

Cette activité se partage en 4 parties principales :

- L'aviation d'affaires (jets, turbo-prop, gros bi-moteurs)
- Les hélicoptères
- Les aéro-clubs
- Les écoles de pilotage

## • L'aviation d'affaires

La CCI avait signé en 2002 la Charte qui fixait le plafond à 10 000 mouvements par an de ce type d'aéronefs qui sont les plus bruyants. Malgré un transfert plus important de ces aéronefs vers Nice qui en absorbe environ 70% actuellement, le plafond a été largement dépassé pour atteindre plus de 13000 en 2007.

L'aviation commerciale augmente chaque année, c'est un phénomène mondial et nous n'y échappons pas. De plus l'aéroport de Nice a aussi ses limites de trafic et de parking pour ces avions et ne pourra pas recevoir la totalité de ces jets.

Par ailleurs il faut considérer la rentabilité de cette activité pour l'ACM car en dessous d'un seuil elle ne sera pas rentable. Il semblerait que le seuil minimum de rentabilité se situe autour de 13 500 mouvements par an. Ce chiffre est déjà en contradiction avec celui de la Charte, c'est pour cela que les 10 000 sont dépassés depuis 2 004. Il y a donc un choix politique et financier à faire sur ce point. En effet si le nombre de mouvements est inférieur au seuil de rentabilité de l'ACM faut-il le conserver en réduisant les charges ou en augmentant le coût des prestations fournies. La rentabilité directe est une chose mais il faut peut-être y ajouter les retombées induites par rapport à l'activité globale de la zone concernée et de Cannes en particulier 2<sup>ème</sup> ville de congrès et salons de France.

Il y a donc un choix à faire et, à notre avis, c'est aux responsables politiques de le faire. C'est véritablement un choix de société et de qualité de vie pour tous les habitants de la Vallée de la Siagne. Pour sa part l'ADNA estime que le chiffre de 10 000 mouvements par an, tous aéronefs confondus, devrait être au plus maintenu et surtout respecté. L'idéal serait que le plafond soit fixé à 8 000 comme cela a été demandé et soutenu par la grande majorité des Maires de la zone. Ce plafond prend aussi en compte les autres améliorations proposées pour constituer un ensemble indissociable et cohérent.

## • Les Hélicoptères.

Les hélicoptères sont les aéronefs les plus bruyants et traumatisants. Le nombre annuel des mouvements d'hélico est d'environ 16 000. Sur ce total, les « officiels » (gouvernement, sécurité, gendarmerie...) représentent 15%.

Une seule société de formation de pilotes d'hélicoptères représente 50% des mouvements annuels. Il est aberrant et inacceptable que la CCI ait laissé, sans rien faire, se développer cette activité très gênante pour les riverains même si cette société bénéficie d'une antériorité à l'ACM. La seule mesure, en contradiction avec la loi sur la concurrence, a été d'interdire la création de nouvelles écoles ! L'unique existante s'est développée grâce à son monopole.

Si, il y a quelques années la CCI avait anticipé ce phénomène bien prévisible, cette activité aurait été délocalisée dans une zone très peu urbanisée. Là aussi il s'agit de simple bon sens. Il faut donc délocaliser cette activité de toute urgence.

Il faut noter qu'il existe l'article L571-7 du Code de l'Environnement qui aurait pour effet d'interdire toute activité hélicoptère sur la plateforme, mais cet article n'est pas effectif faute de décret d'application. C'est une priorité à exiger.

## • Les Aéro-club

Il y a 4 aéro-clubs, représentant entre 800 et 1000 membres (à vérifier), basés à l'ACM.

Première question : est-il bien normal de maintenir ce type de loisir dans une zone très urbanisée ? Alors que l'on sait qu'il génère des nuisances et des risques : tous les accidents survenus à ACM ont été causés par des petits avions.

Ensuite cette activité gêne considérablement la gestion des vols commerciaux qui ont priorité sur les petits avions. Ceux-ci sont donc souvent obligés de se mettre en attente et où la tour les envoie-t-elle ? Très bas au dessus de la Roquette Village.

Ce n'est pas supportable.

**« Le plaisir et le loisir de quelques uns se transforment en cauchemar pour les autres qui habitent en dessous »**

C'est une véritable atteinte à son intimité et à sa tranquillité quand ces petits avions vous survolent entre 50 et 100 mètres. Certains avions lors d'entraînements, font 4 ou 5 tours de piste successifs.

Il faut donc envisager très rapidement le transfert de cette activité de loisir vers une zone peu urbanisée. Il suffirait d'augmenter la participation des adhérents aux frais de l'ACM pour assurer rapidement et efficacement ce transfert. En fait ces aéro-clubs utilisent des équipements publics payés par les impôts des contribuables ; ce qui revient à dire que les impôts d'un grand nombre bénéficient à un petit groupe pour pénaliser ce plus grand nombre !!

Il faut signaler dans cette rubrique loisir une activité tout aussi anachronique à l'ACM, celle de la « Voltige » dont l'avion est extrêmement bruyant et qui pour l'ADNA n'a rien à faire à ACM et devrait être transférée.

## • La formation des pilotes

Une intense activité, donc des mouvements d'avions très importants, est générée par les écoles de pilotage.

Malgré plusieurs réunions de sensibilisation auprès des responsables de la plus importante société de formation de pilotes la plupart de ces vols ne prennent pas en compte le bien être des riverains.

Il faut en faire une priorité absolue pour ces pilotes de demain. Si dans les écoles de formation « l'environnement » n'est pas mis sur le même pied d'égalité que la sécurité, les nouveaux pilotes auront le même esprit que beaucoup de leurs anciens.

En attendant le transfert de ce type de loisir, la CCI, sous l'autorité du Sous Préfet, doit organiser une table ronde avec tous les responsables concernés (Présidents et instructeurs des aéro-clubs, directeurs des sociétés de formation de pilotes) pour leur imposer un changement radical de comportement.

## 2- La seconde mesure à prendre est de privilégier les atterrissages par la mer soit par la piste 35

Actuellement il y a très peu d'atterrissage par la mer, la majorité des atterrissages se font par le Nord après un tour de piste SUD-NORD et donc le survol dans les deux sens des zones très habitées.

Il est bien évident que les atterrissages par le côté terre (piste 17) pourront être conservés exceptionnellement pour des raisons de sécurité et/ou de météo. Pour que tous les jets et en particulier les plus gros entre 14 et 22 tonnes, puissent atterrir par la mer il est nécessaire d'allonger la piste de 140 mètres pour assurer une sécurité totale. Cet allongement serait une zone de roulage supplémentaire donc traitée comme telle. Le corollaire de cette mesure, déjà appliquée sur bon nombre d'aéroports européens, est la spécification de l'ACM et la limitation importante des tours de piste générateurs d'un grand nombre de mouvements donc de nuisances.

Tous les avions dont le tonnage permet l'atterrissage par la mer devraient, dès maintenant atterrir par la mer.

Comme indiqué préalablement la classification de l'ACM en catégorie B devient impérative pour obliger les utilisateurs à se familiariser avec les procédures locales avant d'opérer comme commandant de bord à ACM et en particulier :

- Conduite de vol en configuration lisse jusqu'au point PIBON.
  - Respect des altitudes (1800 pieds à PIBON)
  - Interdiction des inverseurs de poussée, sauf urgence à justifier.
  - Interdiction de sortir aux bretelles intermédiaires.
  - Limitation de l'utilisation à l'arrêt des groupes de puissance auxiliaire.
- Cette classification serait en cours mais nous ne savons pas quand elle sera effective. Ce qui est anormal c'est qu'elle n'ait jamais été envisagée plus tôt par les responsables de ACM.

**Attention : L'AUGMENTATION DES ATTERRISSAGES PAR LA MER NE PEUT, SOUS AUCUN PRETEXTE, DONNER LIEU A UNE AUGMENTATION DU PLAFOND ANNUEL DU NOMBRE DE MOUVEMENTS FIXE.**

**3- Autres mesures à mettre en œuvre.**

3.1. La limitation de la vitesse au décollage fixée à 210 nœuds maxi pour limiter les nuisances vers La Napoule.

3.2. Réorienter l'axe de décollage et d'atterrissage en piste 17 vers l'Est comme il était avant la mise en place de la procédure Saleya.

3.3. Mise en place le plus rapidement possible de procédures d'arrivée basées sur des moyens satellitaires (type GPS). Selon la DGAC ces moyens seraient installés en 2009 mais nous n'avons pas d'engagement formel.

3.4. Limitation des approches à 4 avions par heure.

En raison de l'augmentation des atterrissages par la mer et des décollages vers la mer, le nombre des mouvements devrait se limiter naturellement à 4 avions par heure. Il faudra bien faire préciser s'il s'agit d'une moyenne au cours d'une journée car très souvent nous subissons 5 ou 6 jets à l'approche dans l'heure.

**Toutes les mesures envisagées et leurs applications doivent pouvoir être vérifiées et contrôlées par les Associations et les riverains.**

**Mesures de Contrôle**

• Visualisation des trajectoires en 4 dimensions et en temps réel de tous les aéronefs.

Le dispositif existerait (son nom est ELVIRA) à l'ACM dans les locaux techniques de la DGAC. Il faut pouvoir visualiser en temps réel ces données dans un espace public en particulier lorsque des avions gênants sont signalés. La CCI doit mettre en place les moyens nécessaires pour assurer la réactivité et réagir auprès des pilotes dès l'atterrissage.

• Mise en place de micros permanents.

Il faut pouvoir mesurer de façon permanente le bruit des aéronefs au décollage et à l'atterrissage. Ces mesures doivent être accessibles en temps réel aux Associations et aux riverains. Les avions les plus bruyants devront être interdits d'accès à l'ACM.

- Mise en place d'une ligne téléphonique dédiée

Tout riverain doit avoir la possibilité de signaler un comportement aéronautique non-conforme. Cette plainte devra faire l'objet d'une enquête avec suivi.

### Application de Sanctions

Cela ne sert à rien de mettre en place de nouvelles procédures, de classer l'aéroport etc., et de se donner des moyens de contrôle s'il n'y a pas de sanctions à l'encontre des pilotes et/ou des Compagnies qui ne respectent pas les règles.

Depuis de nombreuses années des avions bien précis sont signalés à l'ACM en temps réel mais personne n'intervient auprès des récidivistes.

Il faut donc décider de mesures coercitives allant de l'avertissement à l'amende voire même l'interdiction temporaire ou définitive.

Et pour cela il faut désigner une autorité habilitée à agir envers les contrevenants



### CONCLUSION

Il est évident que tous les riverains de la Vallée de la Siagne ne supportent plus les nuisances grandissantes des aéronefs de l'Aéroport de Cannes Mandelieu. Il faut que cela change.

L'ensemble des mesures décrites et proposées ci-dessus est la solution qui donnera à l'ACM une spécificité environnementale ainsi qu'une pérennité commerciale sans lesquelles il ne peut y avoir un équilibre acceptable et une cohabitation apaisée entre les utilisateurs de l'ACM et les riverains.

Ces mesures sont facilement réalisables maintenant avec les possibilités techniques actuelles et des moyens financiers raisonnables.

Seule la volonté politique de les réaliser permettra leurs concrétisations.

Voilà ce que les adhérents de l'ADNA demandent.

Le Bureau de l'ADNA



Decembre 2007