



**Atténuation des nuisances environnementales
de l'aéroport de Cannes Mandelieu**

Mémoire de Synthèse par l'ADNA - Janvier 2025

**En vue de la
Commission Consultative de l'Environnement**



Table des matières

1. Objectifs de ce mémoire	4
2. Rappel du rôle de l'ADNA	5
3. Recommandations environnementales en matière de nuisances aériennes	5
3.1. Approche équilibrée recommandée par l'OACI Ref [5]	5
3.2. Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)	6
3.3. Recommandation OMS	8
3.4. Sécurité des populations	9
4. Rappel des actions déjà engagées	10
4.1. Étude DGAC de la trajectoire Nord-Ouest Ref [1]	10
4.2. Étude CGX- Atterrissages mer et améliorations de la trajectoire Nord-Ouest Ref [2] et Ref [3]	10
4.3. Engagement des élus dans les dossiers	11
4.3.1. Communauté d'Agglomérations des pays de Lérins (CAPCL)	11
4.3.2. Communauté d'Agglomérations du Pays Grassois (CAPG)	11
5. Demandes de l'ADNA d'atténuation des nuisances et des risques d'accidents	12
5.1. Mise en service de la trajectoire alternative Nord-Ouest	12
5.2. Maximisation des atterrissages mer	15
5.3. Interdiction des avions supérieurs à 22 tonnes	16
5.4. Suppression des vols MVL	16
5.5. Approche IFR des Vols Nice Cannes	17
5.6. Interdiction des vols de nuit de l'aviation légère	18
5.7. Interdiction du Piaggio	19
6. Prenons du recul!	20
ANNEXE (2 pages)	22

Liste des figures

Figure 1 Indicateur Lden mensuel 2022 – Station La Roquette	8
Figure 2 Réduction de la zone de sensibilité au bruit selon étude DGAC Ref [1] – Critère Na65	13
Figure 3 Impact sur les populations de la VPT et des 3 trajectoires Nord-Ouest définies par CGX	14
Figure 4 Vols d'entraînement de nuit les 01 02 04 07 11 13 16 23 25 et 28 novembre 2024	19
Figure 5 Enregistrement du bruit acoustique du Piaggio le 5 juin 2024 à 10h24	20
Figure 6 Zones PEB du quartier des Tourades	21



Liste des tableaux

Tableau 1 Recommandations de l'ADNA dans le cadre des commentaires au PPBE de la CACPL.....	7
Tableau 2 Revue de presse (partielle) régionale d'accidents d'aviation légère et hélicoptères	9
Tableau 3 Population sensible au critère Na65 = 25 selon étude DGAC Ref [1].....	13
Tableau 4 Altitudes permises en approche MVL (extrait carte VAC)	17
Tableau 5 Impact socio-économiques par catégorie d'utilisateurs.....	21

Références:

[1] Étude d'impact de la circulation aérienne (EICA) - Nouvelle approche RNP AR piste 17 [Novembre 2021 - par DGAC-DSNA](#)

[2] Évaluation de faisabilité sur la réduction des nuisances aériennes – RNP AR 17 – Approche en 35 – [Janvier 2023 - par CGX](#)

[3] Étude du scénario atterrissage par la mer sur l'Aéroport de Cannes Mandelieu [Décembre 2022 - par CGX](#)

[4] Compte-rendu de la [CCE exceptionnelle](#) du 8 mars 2024 - par Sous-préfet de Grasse

[5] Approche équilibrée - OACI Environnement Bruit des Aéronefs [Bruit des aéronefs](#)

[6] Consultation Publique CAPL portant sur le PPBE 2024 - [Mémoire soumis par l'ADNA](#)

[7] Corrélation entre aérologie et atterrissages mer – [Étude ADNA Mars 2024](#)

[8] Vols des jets >22t - Altitudes, niveaux sonore, respect VPT– [Étude ADNA Février 2023](#)

[9] Charte d'engagement pour l'environnement - [Article 2 Maîtriser les nuisances et réduire la gêne](#)

[10] Compte-rendu de la [CCE régulière](#) du 10 juin 2015 – par Sous-préfet de Grasse

[11] Rapport de Mesures de Bruit – CACPL (06) par [Sixense Engineering](#) 9 juillet 2021



1. Objectifs de ce mémoire

En prévision des prochaines Commission Consultative de l'Environnement, l'ADNA souhaite rappeler aux élus représentés en CCE l'ensemble des dossiers concernant les nuisances du trafic aérien de l'aéroport de Cannes Mandelieu.

L'aéroport de Cannes Mandelieu est souvent cité comme le second aéroport d'aviation privée. De par ce statut, et affichant par ailleurs plus de 70000 mouvements, il ne peut se soustraire aux recommandations de l'OACI (approche équilibrée) ou obligations de prévention (PPBE) visant à maîtriser les nuisances sonores des aéroports. Ces aspects sont traités au chapitre 3.

En ce qui concerne le dossier historique de la réduction du trafic des jets sur la VPT17, la position de l'ADNA est inchangée et nous appuyons la demande du président de la CACPL au Sous-préfet d'accélérer la mise en œuvre de la trajectoire Nord-Ouest et la poursuite de l'optimisation des atterrissages mer (chapitre 4.3.1). Nous appuyons également les déclarations d'intention du président de la CAPG de favoriser les atterrissages par la mer (chapitre 4.3.2).

Leurs déclarations respectives montrent certaines divergences qui nuisent à la progression des dossiers, aux dépens de la qualité de vie des riverains. Il serait souhaitable que les deux communautés d'agglomérations travaillent de conserve entre les CCE afin d'y présenter une vision cohérente.

Alors que les actions concrètes se font encore attendre, l'ADNA proposera en CCE des demandes particulières qui sont identifiées au chapitre 5. Elles n'exigent aucune mise en œuvre technique particulière, sinon des modifications d'ordre administratif et une volonté des élus à porter à leur terme des solutions concrètes.

Ce mémoire fait porter l'accent sur le trafic de l'aviation dite "d'affaire", sans ignorer l'impact du trafic de l'aviation légère et des hélicoptères, dont les nuisances sont traitées en étroite collaboration avec l'association SID de Cannes La Bocca.

L'aviation légère compte pour 63% des mouvements globaux sur l'aéroport. Au vu des statistiques de l'accidentologie de l'aviation légère ou des hélicoptères, nous voulons signaler aux élus la forte probabilité d'un écrasement sur des zones habitées avec risque de pertes humaines. La minimisation des risques doit devenir une priorité pour les élus et les représentants de l'état dont la mission première est de garantir la sécurité des personnes et des biens.



2. Rappel du rôle de l'ADNA

L'ADNA est une association régie par la loi de 1901 entièrement gérée par des bénévoles.

Son objectif est de lutter contre les nuisances générées par l'activité aéronautique de l'aéroport Cannes-Mandelieu (Jets, mono et bimoteurs, avions écoles et hélicoptères) et par l'Hélistation du quai du large à Cannes. Les nuisances concernent en premier lieu le bruit mais aussi la pollution aérienne et terrestre et les risques liés à la sécurité qui résultent des survols au-dessus d'un bassin de vie de plus de 50 000 personnes en basse saison et encore plus en saison touristique (Mai à Octobre).

L'ADNA est membre de l'UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs) qui regroupe une soixantaine d'associations ayant le même objectif dans toute la France. L'UFCNA est membre de l'UECNA (Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes).

L'UFCNA est membre permanent du Conseil National du Bruit (CNB).

3. Recommandations environnementales en matière de nuisances aériennes

Cette section est un rappel des recommandations en matière de réduction des nuisances aériennes, reconnues par les organismes internationaux de régulation du trafic aérien aux conséquences néfastes sur la santé et la sécurité des riverains.

L'ADNA se base en particulier sur les orientations recommandées par l'OACI ainsi que la directive européenne 2002/49/CE du plan de prévention du bruit.

3.1. Approche équilibrée recommandée par l'OACI [Ref \[5\]](#)

Elle se décline en quatre volets :

1. Réduction du bruit à la source : relève de la conception des aéronefs
2. Planification et gestion de l'utilisation des terrains : vise à faire en sorte que les activités qui se déroulent à proximité des aéroports soient compatibles avec l'aviation.
3. Procédures opérationnelles de réduction du bruit : elles regroupent plusieurs méthodes, notamment l'utilisation de pistes et de routes préférentielles ainsi que de procédures pour le décollage, l'approche et l'atterrissage.
4. Restrictions à l'exploitation : peuvent conduire à envisager d'interdire l'accès de certains aéronefs bruyants à leurs aéroports sensibles au bruit.
5. Redevances liées au bruit : libellé assez clair;



Les revendications de l'ADNA seront essentiellement basées sur les actions recommandées 3 et 4.

3.2. Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement transposée en droit français impose de réaliser des cartes stratégiques de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement pour les grandes infrastructures de transport, dont les aéroports accueillant plus de 50000 mouvements par an.

L'aéroport de Cannes Mandelieu dont le nombre de mouvements annuel a été de 70103 en 2023, entre dans cette catégorie.

En 2024 la CACPL a émis un PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) global, toutes sources de bruit confondues. L'ADNA a commenté ce rapport [Ref \[6\]](#) et fait des recommandations spécifiques aux bruits du trafic aérien étendus à tout le territoire CACPL et CAPG. Ces recommandations rappelées dans le Tableau 1 qui suit, ont toutes été acceptées par la CACPL.



Recommandation 1	Que la réduction du bruit généré par l'activité aérienne de l'aéroport de Cannes Mandelieu soit déclarée comme action prioritaire dans le PPBE de la CACPL et qu'un porteur du dossier soit désigné pour sa mise en œuvre et son suivi en coordonnant les actions avec les différentes autorités concernées (DGAC, Préfecture, ACNUSA ...)	Cannes Pays de Lérins est en accord avec la recommandation no 1. C'est la DGA Environnement de la CACPL qui portera le dossier.
Recommandation 2	<p>Contrairement à l'affirmation du document synthèse section 5.2.3</p> <p>L'aéroport de Cannes-Mandelieu n'est pas concerné par l'obligation propre PPBE (contrairement à l'aéroport de Nice Côte d'Azur qui dispose de mesures sont mises en place afin de limiter les nuisances sonores également d'un plan d'exposition au bruit (PEB) qui est respecté.</p> <p>nous recommandons que l'aéroport de Cannes Mandelieu soit soumis à l'obligation d'élaborer son propre PPBE, englobant ainsi la problématique des nuisances sonores aéronautiques sur l'ensemble des territoires des deux communautés d'agglomérations.</p>	Cannes Pays de Lérins est en accord avec la recommandation no 2. Un courrier a été adressé en ce sens au Préfet.
Recommandation 3	Afin d'aboutir à une mise en œuvre dans les plus brefs délais, que soit accélérée la mise à jour de l'étude d'impact des variantes améliorées de la trajectoire Nord-Ouest, telles qu'identifiées par l'étude CGX Ref [2].	Cannes Pays de Lérins est en accord avec la recommandation no 3. Un courrier va être adressé à la DGAC en ce sens.
Recommandation 4	Que soit accélérée la mise en place d'une gestion optimisée du trafic global (jets, aviation légère, hélicoptères) avec l'objectif de maximiser les atterrissages par la mer, dont la faisabilité a été démontrée par l'étude CGX Ref [2].	Cannes Pays de Lérins est en accord avec la recommandation no 4. La mise à jour de l'étude d'impact privilégiant les atterrissages par la mer est importante.

Tableau 1 Recommandations de l'ADNA dans le cadre des commentaires au PPBE de la CACPL

3.3. Recommandation OMS

L'OMS recommande que les populations ne soient pas exposées à un niveau de bruit pour lequel l'indicateur Lden dépasse 45dB.

Les relevés de mesures de bruit sur la station Roquette montrent une exposition quasi constante des riverains à une valeur de l'indicateur Lden supérieure à 45dB comme le montre la Figure 1 .

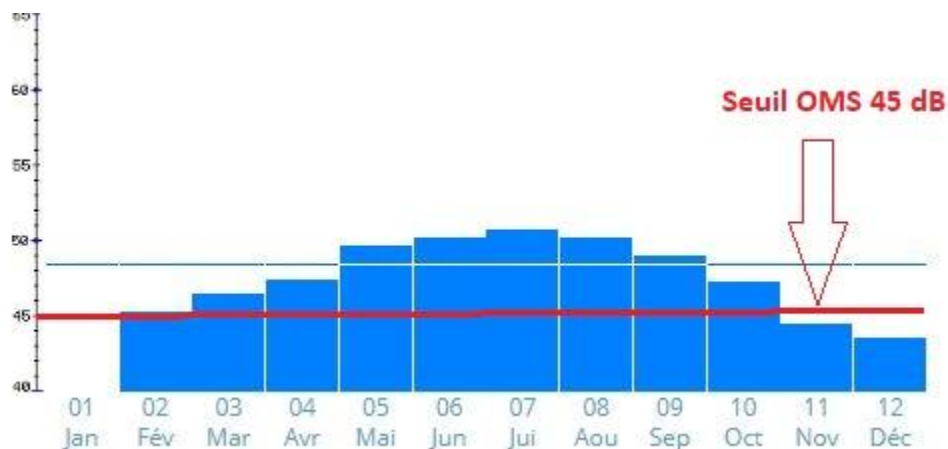


Figure 1 Indicateur Lden mensuel 2022 – Station La Roquette

Il est important de mentionner ici l'analyse de la gêne sonore commanditée par la CACPL en juillet 2021, préoccupée par les alertes lancées par les associations. Cette étude [Ref \[11\]](#) portait sur trois points sensibles : Cannes (impasse des Floribondas), Mougins (chemin St Barthélémy) et Cannes La Bocca (avenue de la Roubine). La conclusion générale de l'étude se résume comme suit :

Les analyses montrent que d'un point de vue de la gêne, la contribution sonore énergétique du bruit aérien représente une part importante de l'énergie sonore globale notamment au PF3 (avenue de la Roubine), mais également que l'émergence du bruit aérien pendant les durées cumulées d'apparition des survols peut régulièrement dépasser de 10 dB(A) le bruit résiduel à tous les points de mesure.

Les municipalités de Mouans-Sartoux , La Roquette et Pégomas, situées sur le territoire de la CAPG, sont de loin beaucoup plus affectées par la gêne sonore due au trafic aérien. Une étude similaire par la CAPG devrait confirmer les relevés faits par l'ADNA.



3.4. Sécurité des populations

La densité du trafic aérien combinant jets, aviation légère et hélicoptères, couplé à la densité de la population du bassin Cannois, et au vu de l'historique de l'accidentologie de l'aviation légère (63% du total des mouvements), il n'est plus possible d'ignorer les risques que font courir les activités de l'aéroport sur la population.

Les statistiques d'accidentologie de l'aviation légère sont bien documentées sur le site du Bureau d'Enquête et d'Analyse de l'aviation civile ([lien BEA](#)). La section [ANNEXE](#) de ce mémoire répertorie les accidents ayant impliqué des appareils de l'aviation légère et des hélicoptères au départ ou à destination de Cannes Mandelieu.

Le Tableau 2 rappelle quelques cas d'accidents d'aéronefs typiques de ceux qui fréquentent l'aéroport de Cannes-Mandelieu.

Date de l'événement	Lien sur la description
Octobre 2023	Aéronef basé à Cannes
Janvier 2024	Crash hélicoptère Cannes
Novembre 2020	Au large de Mandelieu
Aout 2015	Escale à Cannes
Août 2021	Parti de Cannes
Juin 2024	Hélicoptère parti de Cannes

Tableau 2 Revue de presse (partielle) régionale d'accidents d'aviation légère et hélicoptères

Au vu de ces statistiques, un nouvel accident sur Cannes Mandelieu n'est qu'une question de temps. Il est de la responsabilité des autorités municipales et gouvernementales de faire en sorte que les risques de voir des victimes parmi les populations du bassin cannois, soient minimisés. L'ADNA les invite à considérer, sans toutefois s'y limiter, les quelques mesures d'atténuation de ces risques, proposées à la [section 5](#).



4. Rappel des actions déjà engagées

4.1. Étude DGAC de la trajectoire Nord-Ouest [Ref \[1\]](#)

Cette étude a fait suite à la décision approuvée par toutes les parties en [CCE 2015](#), sous la conduite du Sous-préfet Philippe Castanet. En contrepartie l'ADNA acceptait l'augmentation du tonnage de jets supérieurs à 22 tonnes, avec la promesse de la DGAC qu'ils auraient un niveau de bruit équivalent aux avions de plus faible tonnage.

On ne reviendra pas ici sur les détails de cette étude qui a le mérite d'avoir mis en évidence grâce à des critères objectifs, la minimisation des impacts environnementaux par des trajectoires d'approche alternatives.

Les conclusions de cette étude, initialement contestées par la CAPG, ont été confirmées lors de la CCE exceptionnelle du 8 mars 2024 [Ref \[4\]](#).

4.2. Étude CGX- Atterrissages mer et améliorations de la trajectoire Nord-Ouest [Ref \[2\]](#) et [Ref \[3\]](#)

Commandée par la CAPG en opposition à l'étude de la DGAC, et déjà amplement commentée, on se contentera ici d'en rappeler les éléments principaux :

1. La démonstration que la capacité des équipements aéroportuaires (piste et voies d'accès) permet de gérer simultanément des arrivées/départs vers la mer, en l'absence de contrainte d'aérologie et en faisant abstraction du trafic de l'aviation légère et des hélicoptères.
2. L'actualisation du tracé de la Nord-Ouest étudiée initialement par la DGAC, proposant trois tracés alternatifs, rendus possibles suite à des modifications de la réglementation, et de moindre impact sur les populations de la CAPG

Ces résultats ont été validés en CCE exceptionnelle (voir compte rendu [Ref \[4\]](#)).



4.3. Engagement des élus dans les dossiers

4.3.1. Communauté d'Agglomérations des pays de Lérins (CAPCL)

On se référera au [courrier du président de la CACPL au Sous-préfet](#) qui se résume en 5 points :

1. Mise en œuvre de toutes les alternatives limitant l'impact de l'aéroport, sans priorisation de l'une par rapport à l'autre
2. Poursuite de l'optimisation des atterrissages par la mer
3. Expérimentation opérationnelle de la mise en œuvre d'une trajectoire d'approche Nord-Ouest
4. Étendre l'étude d'impact sur la population des 3 trajectoires alternatives proposées dans l'étude CGX selon la méthodologie de la DGAC.
5. Phase d'expérimentation de 8 mois, couvrant la période estivale, de l'approche Nord-Ouest avec mesures acoustiques homologuées.

4.3.2. Communauté d'Agglomérations du Pays Grassois (CAPG)

Outre l'initiative de [l'étude CGX](#) commandée par la CAPG, son président a identifié, lors de la [CCE 2021](#) les points d'amélioration suivants, sur lesquels il entendait s'engager :

1. *'Baisser le nombre de rotations et le tonnage des avions'* : l'ADNA reprend à son compte (voir paragraphe 5.3) cette demande en contrepartie de l'absence de la mise en service de la trajectoire Nord Ouest
2. *'Contrôler les mouvements et particulièrement l'aviation d'affaire'* : c'est ce à quoi s'emploie l'ADNA qui constate que l'aviation d'affaire (plus techniquement, il faut parler ici des vols IFR concernant les jets) respecte en général la trajectoire VPT17, sauf contraintes particulières développées plus loin (voir sections 5.4 et 5.5).
3. *'Étudier les atterrissages mer lorsque cela est possible'* : la seule initiative qui ait été portée à notre connaissance est l'étude dite « 4 saisons » demandée par le Sous-préfet.
4. *'Aménager des plages de tranquillité selon les périodes de vacances et les week-ends'* : l'effet d'une telle mesure sera nul si le trafic quotidien n'est pas plafonné.



5. Demandes de l'ADNA d'atténuation des nuisances et des risques d'accidents

L'ADNA reprend à son compte toutes les déclarations d'intention des deux présidents des communautés d'agglomérations qui rejoignent les deux demandes historiques et récurrentes de l'ADNA : mise en service de la trajectoire Nord-Ouest et maximisation des atterrissages mer. Le président de la CCE a décidé de traiter ces deux aspects en CCE exceptionnelles. Néanmoins l'ADNA tient à les présenter dans ce mémoire, comme des composantes majeures d'un ensemble de mesures d'atténuation des nuisances et des risques causés par les activités de l'aéroport.

Par ailleurs, les outils de mesure du bruit et de surveillance des trajectoires dont l'ADNA s'est doté, ont permis de mettre en évidence des pratiques ou des types d'approches particulières qui n'ont pas été débattues en GT ni présentées en CCE (ex : approche MVL, vols de nuit en piste 35, approche VFR pour les vols Nice Cannes, prolongement de la vent arrière). Ces pratiques, passées sous silence par les autorités en charge du contrôle aérien, sont autant de facteurs de nuisances environnementales et de risques accrus d'accidents.

5.1. Mise en service de la trajectoire alternative Nord-Ouest

En l'absence d'étude d'impact des trois trajectoires définies par l'étude CGX, l'ADNA a superposé les cartes produites par CGX et une vue satellite des zones impactées. Il en ressort que la VPT traverse en continu des zones très densément habitées alors que les trois trajectoires CGX, et tout particulièrement celle située le plus au sud, survolent un habitat plus dispersé.

Cette observation qualitative devra être confirmée par l'actualisation [de l'étude de la DGAC](#) utilisant des critères mesurables tel que l'indicateur NA65, qui a permis de mettre en évidence la réduction de la population sensible à ce critère (voir figure 2 et tableau 3).

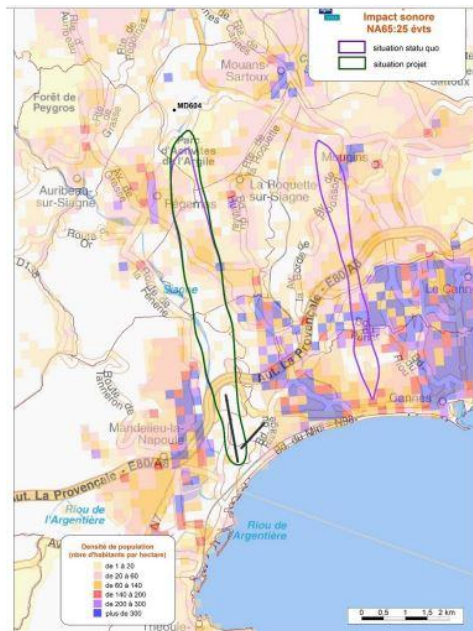


Figure 33 : Impact sonore statu quo / projet - NA65 :25 événements et densité de population

Figure 2 Réduction de la zone de sensibilité au bruit selon étude DGAC Ref [1] – Critère Na65

La population sensible à ce critère NA65 est résumée dans ce tableau :

Tableau 6 : Comptage de population impactée par NA65 :25

Communes	Pop communes	Statu quo	Projet	Différence
Cannes	74784	1352	21	-1331
La Roquette-sur-Siagne	5480	1780	1801	21
Le Cannet	41824	3132	0	-3132
Mandelieu-la-Napoule	22121	164	164	0
Mouans-Sartoux	10207	11	15	4
Mougins	19915	1970	0	-1970
Pégomas	8080	563	546	-17
TOTAL	182411	8972	2547	-6425

Tableau 3 Population sensible au critère Na65 = 25 selon étude DGAC Ref [1]



Figure 3 Impact sur les populations de la VPT et des 3 trajectoires Nord-Ouest définies par CGX

Demande ADNA No 1: mettre en service la trajectoire alternative Nord-Ouest basée sur la technique de guidage satellitaire proposée par la DGAC, et améliorée selon les recommandations de l'étude CGX.

Cette demande s'inscrit dans le cadre du principe d'approche équilibrée recommandée par l'OACI (voir section 3.1 point 3).



5.2. Maximisation des atterrissages mer

La DGAC a toujours opposé aux atterrissages mer, souvent discutés en groupes techniques, l'argument d'une aérologie défavorable.

L'étude CGX, tout en soulignant que "*la mise en œuvre du scénario <<décollages et atterrissages par la mer uniquement>> dépend des conditions météorologiques (direction et force du vent)*" conclut: "*Le fonctionnement nominal (utilisation de la VPT) semble moins favorable que les décollages et atterrissages mer car il est plus limitant pour la capacité de la piste*".

L'ADNA a donc initié une étude pour affiner sa compréhension de la composante aérologie en se basant sur les conditions météorologiques des atterrissages mer effectifs ([voir analyse Ref\[7\]](#))

La mise en parallèle des conditions météorologiques entre les atterrissages « VPT et trajectoire bimoteur » et ces atterrissages mer montre que sur les mois de juillet 2022 et mars 2023 plus de 60% des atterrissages "VPT/trajectoire bimoteur" auraient pu se faire par la mer.

Conclusion : à ce stade, il semble que l'argument d'une aérologie défavorable aux atterrissages mer soit quelque peu surestimé.

En GT bruit, cette étude a rencontré trois objections: présence de l'aviation légère, piste qui peut être glissante, poids de l'avion.

L'ADNA, disposant des données nécessaires, a pris en compte les deux premières objections en examinant les atterrissages "VPT et trajectoire bimoteur" sur l'ensemble des créneaux de l'été 2024 interdisant les tours de piste conformément à l'arrêté 2022 (dimanche et jours fériés de 12h00 à 15h00). Il en résulte que près de 70% de ces vols auraient pu atterrir par la mer dans les conditions d'aérologie observées pendant ces périodes.

Conclusion : à ce stade, l'absence ou la présence du trafic de l'aviation légère ne semble pas avoir un impact significatif sur le pourcentage des atterrissages mer.

Demande ADNA No 2: mettre en œuvre tous les moyens tant en personnel de contrôle aérien, que techniques et autres (profilage des trafics locaux) afin de tirer le meilleur gain possible du potentiel réel d'atterrissages par la mer.

Cette demande s'inscrit dans le cadre du principe d'approche équilibrée recommandée par l'OACI (voir section 3.1 point 3).



5.3. Interdiction des avions supérieurs à 22 tonnes

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 et de la mise œuvre de la trajectoire Nord Ouest. La DGAC affirmait par ailleurs que ces nouveaux avions se substitueraient à des avions plus bruyants.

La représentante de l'aéroport en CCE 2015 promettait de faire un suivi spécifique du trafic de ces nouveaux appareils ainsi qu'un suivi de leurs données sonores afin de mesurer leur impact. L'ADNA n'a reçu aucun retour à ces sujets. L'ADNA s'est donc livrée à des mesures du L_{Amax} faites au sol [Ref \[8\]](#), donc directement audibles par les riverains. Il en résulte que les nouveaux avions de plus de 22 tonnes s'avèrent aussi bruyants, sinon plus, que les avions plus petits. Ceci en contradiction avec les promesses de la DGAC qui basait ses affirmations sur le facteur EPNdB, indicateur de classement relatif des avions.

Force est de constater qu'après 10 ans, la trajectoire Nord Ouest est encore au stade d'hypothèse, malgré les avantages prouvés d'amélioration qu'elle promet. En conséquence de quoi l'ADNA formule la demande suivante :

Demande ADNA No 3 : interdire l'accès aux aéronefs de plus de 22 tonnes tant qu'aucune trajectoire d'allègement du trafic sur la VPT17 ne sera mise en opération (voir demande no 1 plus haut)

Cette demande s'inscrit dans le cadre du principe d'approche équilibrée recommandée par l'OACI (voir section 3.1 point 3 et 4).

5.4. Suppression des vols MVL

L'approche MVL est activée par le contrôle aérien, lorsque le couvert nuageux est bas. Dans cette situation les vols IFR ne sont plus soumis à respecter la trajectoire standard et l'approche se fait à des altitudes inférieures à l'altitude de pénalité de 1600 pieds (voir tableau 4), 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). Ces altitudes sont données par le tableau 4 extrait de la carte VAC.



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	1	2	3
A		2400		1180 (1170)	3200	ALT	1020	1390	1760
B	980 (970)	2400	663	1250 (1240)	3200	(HGT)	(1006)	(1376)	(1746)
C		3200		1560 (1550)	5000				

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

Tableau 4 Altitudes permises en approche MVL (extrait carte VAC)

L'impact acoustique de cette dérogation aux altitudes réglementées se situe entre 4 et 10 dB soit un doublement de la sensation de bruit,

Nous rappelons que la 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, ACM a ajouté dans le "briefing pilote" la notion de MVL en cas de conditions météo défavorables, en contradiction flagrante avec les critères de sécurité qui avaient justifié la VPT.

L'utilisation de la procédure MVL a notablement augmenté au fil des ans. L'ADNA en a relevé 69 en 2024.

Demande ADNA No 4 : supprimer les approches MVL soit en les faisant atterrir par la mer soit en les dérivant sur Nice. Leur retour éventuel sur Cannes pourrait alors se faire lorsque les conditions climatiques seront revenues à la normale.

Cette demande s'inscrit dans le cadre du principe d'approche équilibrée recommandée par l'OACI (voir section 3.1 point 3).

Gain pour les riverains : 4 à 10 dB de niveau sonore et sécurité conforme aux critères de sécurité de la VPT.

5.5. Approche IFR des Vols Nice Cannes

Outre l'anomalie écologique que représentent ces vols courts de pur confort, nous apprenons que ces vols se font en approche VFR, donc à 1500 pieds et ce quel que soit le type d'aéronef.

On peut donc s'attendre à voir passer (déjà observé dans le passé) à 1500 pieds triréacteurs, biréacteurs et autre aéronefs bruyants, annihilant de ce fait le maigre gain autrefois promis par le relèvement de l'altitude de la VPT 17 de 1800 à 2000 pieds.



Demande ADNA No 5 : que les vols courts Nice Cannes utilisent la même procédure d'approche que les vols IFR à l'altitude réglementée de 2000 pieds .

Cette demande s'inscrit dans le cadre du principe d'approche équilibrée recommandée par l'OACI (voir section 3.1 point 3).

Gain pour les riverains : 4 à 10 dB et sécurité accrue

5.6. Interdiction des décollages terre effectués de nuit par l'aviation légère

La nuit (définie comme 1/2 heure après le coucher du soleil en toutes saisons) tous les atterrissages en piste 17 sont interdits. A partir de cette heure, l'aviation légère poursuit ses rotations en empruntant le circuit monomoteurs 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 de plus très réduites de visibilité, (voir figure 4).

Demande ADNA No 6 : démontrer sur simulateur de pilotage comment, en phase de décollage de nuit vers le nord, serait évité un atterrissage d'urgence sur les agglomérations survolées sur toute la longueur du circuit, lors d'une perte de moteur.

A défaut de preuves tangibles que les risques de pertes humaines sont nuls, l'interdiction des ces vols devrait être envisagée.

Gain pour les riverains : sécurité accrue

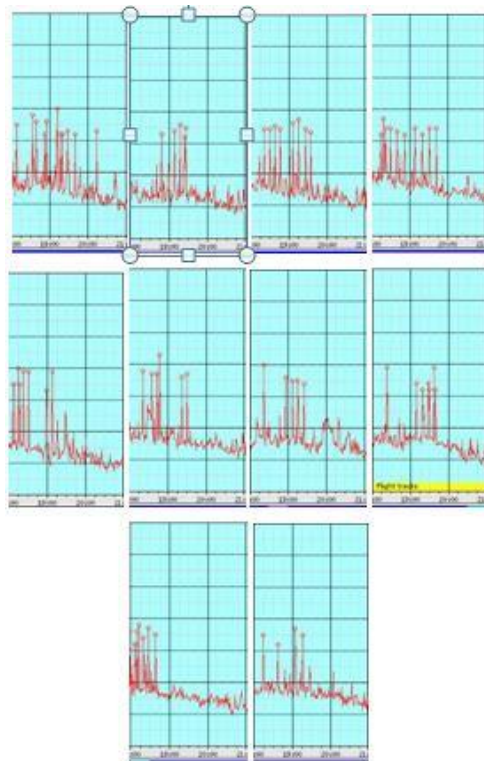


Figure 4 Vols d'entraînement de nuit les 01 02 04 07 11 13 16 23 25 et 28 novembre 2024

5.7. Interdiction du Piaggio

Cet aéronef, le plus bruyant, connu de toute la population du bassin cannois (et certainement de tous les élus), génère à chacun de ses passages une avalanche de plaintes des riverains.

Nous avons constaté par ailleurs qu'il peut être autorisé à approcher l'aéroport à 1500 pieds alors que l'altitude réglementée de la VPT17 est 2000 pieds. Ceci s'est produit au mois d'octobre 2024 alors qu'il arrivait de Nice (vol ultra court en approche VFR).

Demande ADNA No 7 : nous demandons aux élus de se mobiliser pour faire interdire ce type d'aéronef sur l'aéroport de Cannes, la région ne manquant pas de solutions alternatives d'atterrissage.

Cette demande s'inscrit dans le cadre du principe d'approche équilibrée recommandée par l'OACI (voir section 3.1 point 3) et également dans le cadre de l'article no 2 de la charte de l'environnement de l'aéroport [Ref \[9\]](#) qui stipule qu'il est de la responsabilité des autorités aéroportuaires d'interdire les avions bruyants. A noter que la DGAC considère qu'un avion de classe Calipso C est qualifié de bruyant.

Gain pour les riverains : une quantité inestimable de dB (voir Figure 5).

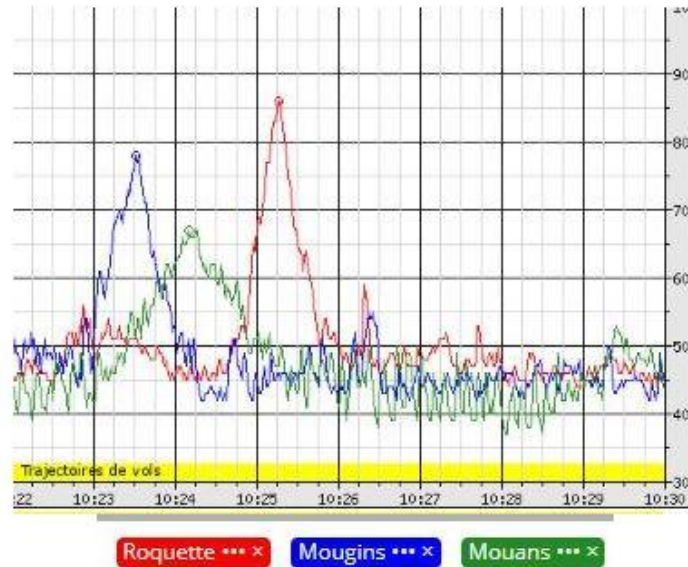


Figure 5 Enregistrement du bruit acoustique du Piaggio le 5 juin 2024 à 10h24

6. Prenons du recul!

L'ensemble des réquisitions formulées dans les sections qui précèdent démontrent la nécessité de maintenir une vigilance constante, sinon accrue, sur les activités de plus en plus prégnantes de l'aéroport. Les gestionnaires de la plate-forme n'ont d'autre objectif que de maintenir, sinon augmenter, les revenus d'exploitation (redevances) et donc les dividendes d'intérêts majoritairement privés (Consortium Azzurra, Aéroport de Rome, Monaco entre autres), ignorant les retombées négatives sur la qualité de vie des riverains.

Il résulte de ces activités intenses, une pression, pour ne pas parler de stress, sur la population du bassin Cannois et en particulier sur les riverains situés sous les routes réglementées. La saturation de l'espace aérien est bien réelle et toutes les possibilités d'allègement se montrent difficiles à mettre en œuvre tant pour des raisons environnementales (populations impactées) que pour des raisons techniques (aérologie). Les limites raisonnables ont été atteintes et, disons le, dépassées.

Les statistiques de l'accidentologie de l'aviation légère sont à un niveau alarmant. Étant donné l'utilisation maximale de l'espace, si des pertes humaines devaient survenir, la responsabilité de l'état mais aussi des élus serait immédiatement mise en cause.



Nous nous trouvons donc dans une situation de blocage et de saturation. A moins d'un renversement de situation inattendu, l'ADNA propose aux responsables de prendre un peu de recul et de se questionner sur les avantages comparés des retombées économiques induites, en regard des nuisances subies par les populations survolées.

Le tableau 5 traduit une tentative d'illustration qualitative des impacts socio-économiques des différents types d'utilisateurs. Cannes Mandelieu dont 63% de la totalité des mouvements sont effectués par l'aviation légère, n'est-il pas à considérer comme un super aéro-club et non un aéroport pour hommes d'affaires? Il y a là matière à réflexion!

Clientèle	Mouvements 2023	%	Nuisance	Pollution	Utilité sociale	Redevances aéroportuaires	Nuitées d'hôtels
Aviation légère	44484	63	Maximum de risque	Carburant au plomb	Loisir	Très faibles	Nul
Aviation d'affaire	13019	18	Maximum du bruit	Maximum EGS/passager	Prestige	A évaluer	Selon les congrès
Hélicoptères	11099	15	Maximum de bruit	?	Taxi côtier et tourisme	A évaluer	Nul

Tableau 5 Impact socio-économiques par catégorie d'utilisateurs

L'ADNA souhaite également souligner que sous la pression immobilière, les autorisations de construire semblent parfois ignorer les zones de fort trafic aérien, au mépris de la qualité de vie de ceux qui les occuperont, sans compter l'impact direct sur la valeur des propriétés.

A titre d'exemple, l'annonce d'études préliminaires pour la transformation de la zone des Tourades en un « véritable quartier de vie ». La figure 6 montre que ce quartier se trouve dans la zone 50dB du PEB de l'aéroport; cette surface sensible sera beaucoup plus étendue quand sera pris en compte le critère Lden 45dB recommandé par l'OMS.

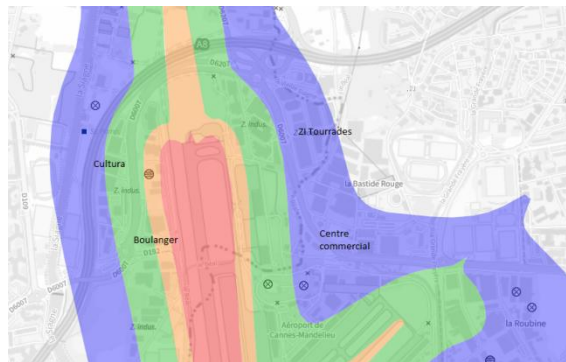


Figure 6 Zones PEB du quartier des Tourades



ANNEXE (2 pages)

Cette annexe récapitule les accidents de l'aviation légère et hélicoptères qui se sont produits dans la sphère du contrôle de Cannes Mandelieu ou d'appareils basés.

Date	Modèle avion	Indicatif du type d'aéronef	Immatriculation	lieu de l'accident	Circonstances	Cause	Conséquences humaines	Conséquences matérielles	Enquête BEA
26/06/2024	Bell 505 (hélicoptère)	B505	T7-VIT	St Raphaël	Environ 15 minutes après le décollage de Cannes, l'hélicoptère perd de l'altitude et entre en collision avec le sol à proximité d'un camping. Un incendie se déclare immédiatement	Enquête en cours	2 morts	détruit	https://bea.aero/les-enquetes/evenements-notifies/detail/accident-survenu-au-bell-505-immatricule-t7-vit-le-26-06-2024-a-saint-raphael-83/
11/01/2024	Robinson R22 (hélicoptère)	R22	F-GJYB	Cannes	Problème moteur après décollage de Cannes, collision avec la surface de l'eau	Enquête en cours	2 morts	détruit	https://bea.aero/les-enquetes/evenements-notifies/detail/accident-survenu-au-robinson-r22-immatricule-f-gjyb-le-11-01-2024-a-cannes/
12/10/2023	DR400/180	DR40	F-GIKS	Propriano	Collision avec la surface de la mer après décollage vers Cannes. Basé à Cannes, 375 vols autour de Cannes avec moult tps du 14/2/2023 au 12/10/2023	Enquête en cours	4 morts	détruit	https://bea.aero/les-enquetes/evenements-notifies/detail/accident-survenu-au-robin-dr400-immatricule-f-giks-le-12-10-2023-a-propriano/
30/07/2023	Cessna 177	C177	F-HKLA	Fréjus	Diminution de la puissance du moteur en vol, amerrissage forcé, en vol d'instruction	Enquête en cours	2 blessés légers	détruit	https://bea.aero/les-enquetes/evenements-notifies/detail/accident-survenu-au-cessna-177-immatricule-f-hkla-le-30-07-2023-pres-de-frejus-83/
12/08/2021	Piper PA30	PA30	N8663	Cannes	Problème moteur en vol lors d'un changement de réservoir, demi-tour, amerrissage	L'enquête n'a pas permis de déterminer l'origine de la défaillance du ou des moteurs qui a entraîné l'amerrissage d'urgence		détruit	https://bea.aero/les-enquetes/evenements-notifies/detail/accident-du-piper-pa30-immatricule-n8663y-survenu-le-12-08-2021-au-large-de-lile-sainte-marguerite-06/
06/08/2021	PIPER PA46 350P	PA46	F-HYGA	Courchevel	Approche basse, collision avec un talus en contrebas du seuil de piste, incendie	pb pilotage: manque d'expérience d'atterrissage sur l'altiport de Courchevel	1 mort	détruit	https://bea.aero/les-enquetes/evenements-notifies/detail/accident-du-piper-pa46-immatricule-f-hyga-survenu-le-06-08-2021-a-courchevel-73/



Date	Modèle avion	Indicatif du type d'aéronef	Immatri-culation	lieu de l'accident	Circonstances	Cause	Conséquences humaines	Conséquences matérielles	Enquête BEA
02/11/2020	Socata TB10	TOBA	G-CBGC	Mandelieu	Collision avec la mer, en vol de nuit, en instruction supervisée au 5ième tour de piste	Evolution de la météo qui a entraîné une désorientation spatiale du pilote	1 disparu		https://bea.aero/les-enquetes/evènements-notifies/detail/accident-du-socata-tb10-immatricule-g-cbgc-survenu-le-02-11-2020-au-large-de-cannes-mandelieu-06/
29/11/2016	Piper PA28RT	p28T ou P28U	N691J	Mandelieu	Atterrissage avec le train d'atterrissage non verrouillé, rétraction du train principal gauche lors du roulement, en examen	pb de verrouillage du train atterrissage après 2 dysfonctionnements antérieurs suivis de vérifications		important	https://bea.aero/les-enquetes/evènements-notifies/detail/accident-du-piper-pa28rt-immatricule-n691j-survenu-le-29-11-2016-a-cannes-mandelieu-06/
01/01/2016	Robin DR400/135cdi Ecoflyer	DR40	F-HCAP	Mandelieu	Diminution de la puissance du moteur après le décollage, demi-tour, atterrissage sur la piste	Contamination par de l'huile dans l'amortisseur de couple situé entre l'hélice et le moteur, due à un polissage manuel non conforme de l'arbre d'entraînement lors d'une opération de maintenance par le constructeur.			https://bea.aero/les-enquetes/evènements-notifies/detail/incident-dun-robin-dr400-immatricule-f-hcap-et-exploite-par-locatair-survenu-le-01-01-2016-a-cannes-mandelieu-06/
31/08/2015	Piper PA46 350P Malibu Mirage	PA46	D-ESPE	Mandelieu	Erreur d'avitaillement, diminution de la puissance du moteur en montée initiale, amerrissage	Arrêt moteur, pb d'attention avitaillement carburant. Suite à l'accident, le sous-traitant de l'approvisionnement a décidé d'utiliser des bons de livraison spécifiques à chaque type de carburant.	2 blessés légers	détruit	https://bea.aero/les-enquetes/evènements-notifies/detail/accident-du-pa46-350p-malibu-mirage-immatricule-d-espe-le-31-08-2015-a-mandelieu-06/
19/06/2015	Robin DR400-180	DR40	F-GMMN	La Roquette	Diminution du régime du moteur en dernier virage, atterrissage forcé en campagne, collision avec un obstacle	Les examens de l'épave et du moteur, trop endommagés par un incendie, n'ont pas pu être réalisés dans leur intégralité et n'ont pas permis de déterminer la cause de la baisse de la puissance moteur.	1 blessé grave	détruit	https://bea.aero/les-enquetes/evènements-notifies/detail/accident-du-robin-dr400-180-immatricule-f-gmmn-le-19-06-2015-a-la-roquette-sur-siagne-06/
23/06/2011	bea non trouvé			escale Cannes	s'écrase en Italie		3 morts		bea non trouvé
13/05/2010	Jodel D140E Mousquetaire	D140		de Cannes vers Italie			1 mort		bea non trouvé
07/12/2009	Piper PA 38	PA38	F-GAME	Mandelieu	Diminution de la puissance du moteur en finale, atterrissage forcé, collision avec des arbres, en instruction solo	Méconnaissance du phénomène de givrage du carburateur par l'élève. Ce manque de vigilance du club vis-à-vis d'un phénomène rare sur l'aérodrome est probablement un facteur contributif.	1 blessé léger	important	https://bea.aero/les-enquetes/evènements-notifies/detail/leleve-pilote-decolle-a-13-h-12-de-l-aerodrome-de-cannes-mandelieu-pour-des-circuits-en-piste/
10/10/2008	Grumman AA-5			Mandelieu port privé Marco polo			4 blessés		bea non trouvé