

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Aix-en-Provence, le 02 JUL. 2018

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est

Ged: 57135

Monsieur,

Vous avez appelé l'attention du directeur de la sécurité de l'aviation civile sur les nuisances générées par la trajectoire d'approche aux instruments dite « VPT 17 » utilisée sur l'aérodrome de Cannes Mandelieu et sur l'étude d'une trajectoire d'approche alternative par le nord-ouest qui m'a confié le soin de vous répondre.

Comme vous le savez, le bilan d'une étude concernant de nouvelles trajectoires d'approches alternatives à la « VPT 17 » initiée au sein de la CCE de l'aérodrome de Cannes Mandelieu et réalisée par les services de la navigation aérienne, a été présenté au cours de la CCE qui s'est réunie le 29 septembre 2016. Il en est ressorti qu'aucune solution à court terme n'est possible. Seules les procédures dites satellitaires de nouvelle génération (« RNP-AR ») seraient susceptibles d'offrir de nouvelles perspectives mais leur mise en œuvre est aujourd'hui contrainte par un équipement insuffisant des aéronefs.

S'agissant de la proposition de trajectoire d'approche par le nord-ouest présentée lors de la commission consultative environnement du 23 juin 2017 et de son expérimentation avant la saison d'été 2018, une étude spécifique a été réalisée par le service de la navigation aérienne sud-est à la demande du sous-préfet de Grasse. L'analyse des deux hypothèses d'approches retenues pour cette étude, l'une basée sur une manœuvre à vue de type « VPT », l'autre sur une trajectoire avec guidage satellitaire de type « LNAV », fait ressortir des non-conformités majeures par rapport aux caractéristiques de longueur, de repère visuel ou de pente des trajectoires requises par la réglementation.

Dans ce contexte défavorable au plan réglementaire portant sur des exigences de sécurité aéronautique, il apparaît que seule une trajectoire d'approche de type « RNP-AR » pourrait permettre de construire une procédure d'approche alternative par l'ouest, sous réserve de la faisabilité de l'intégration d'une telle trajectoire dans le dispositif complexe de circulation aérienne de la zone Nice-Cannes. Pour ces raisons, une expérimentation n'est à ce stade pas envisageable.

Je peux toutefois vous assurer de la mobilisation totale des services de la direction générale de l'aviation civile sur ce dossier important. La situation des riverains de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu est une préoccupation bien prise en compte, au niveau le plus adapté.

A cet effet, des mesures de réduction des nuisances ont déjà prises en matière de circulation aérienne et de limitation du bruit.

.../...

Monsieur Albert DAUPHIN
Président de l'association de défense contre les nuisances aériennes (ADNA)
127, rue de la fontaine
06 350 LA ROQUETTE-SUR-SIAGNE

1, rue Vincent Auriol
13617 Aix-en-Provence cedex 1
Tél : +33 (0) 4 42 33 75 10



Ainsi, le nombre d'atterrissages par la mer est déjà très supérieur à celui que l'on obtiendrait en appliquant strictement le principe d'un atterrissage dans le même sens que le décollage. Cela traduit donc une méthode de travail spécifique mise en œuvre à Cannes pour limiter le survol des populations. En raison des contraintes opérationnelles, une augmentation de ces atterrissages par la mer n'est pas envisageable puisqu'elle conduirait à une augmentation des décollages face au nord. Cela impliquerait un accroissement des populations survolées à des régimes moteurs supérieurs à ceux nécessaires aux phases d'atterrissages, engendrant ainsi davantage de nuisances.

Afin de réduire la dispersion autour de l'axe de la « VPT 17 » et diminuer les nuisances sonores subies au sol, deux grandes actions ont de plus été mises en œuvre ; il s'agit de l'ajout depuis le 30 avril 2015 d'un point supplémentaire appelé point A sur l'arrondi final de la trajectoire IFR, et de l'élévation de 200 pieds de la trajectoire du trombone depuis le 31 mars 2016, alors même que les objectifs d'une « VPT » sont avant tout de permettre des minima plus bas et des trajectoires calibrées plus aisées à suivre par le pilote et le service de contrôle aérien. Le bilan de ces modifications est présenté lors de chaque CCE et séance de travail avec les riverains.

Dans un même esprit, les pilotes en vol VFR sont fortement sensibilisés à l'évitement des zones d'habitation signalées par des ronds bleus dans la publication aéronautique, en fonction des impératifs opérationnels et de sécurité.

En outre, l'arrêté du 8 septembre 2015 entré en vigueur le 1^{er} octobre 2015 régit l'accès des turboréacteurs à l'aérodrome en fonction de leur performance acoustique plutôt qu'en fonction de leur masse, fixant la règle la plus restrictive appliquée de jour en France.

Enfin, il est indispensable que le climat d'échanges constructifs et de recherche d'objectivité qui a prévalu avec les riverains et les élus soit maintenu.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Yves TATIBOUET
Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est

