

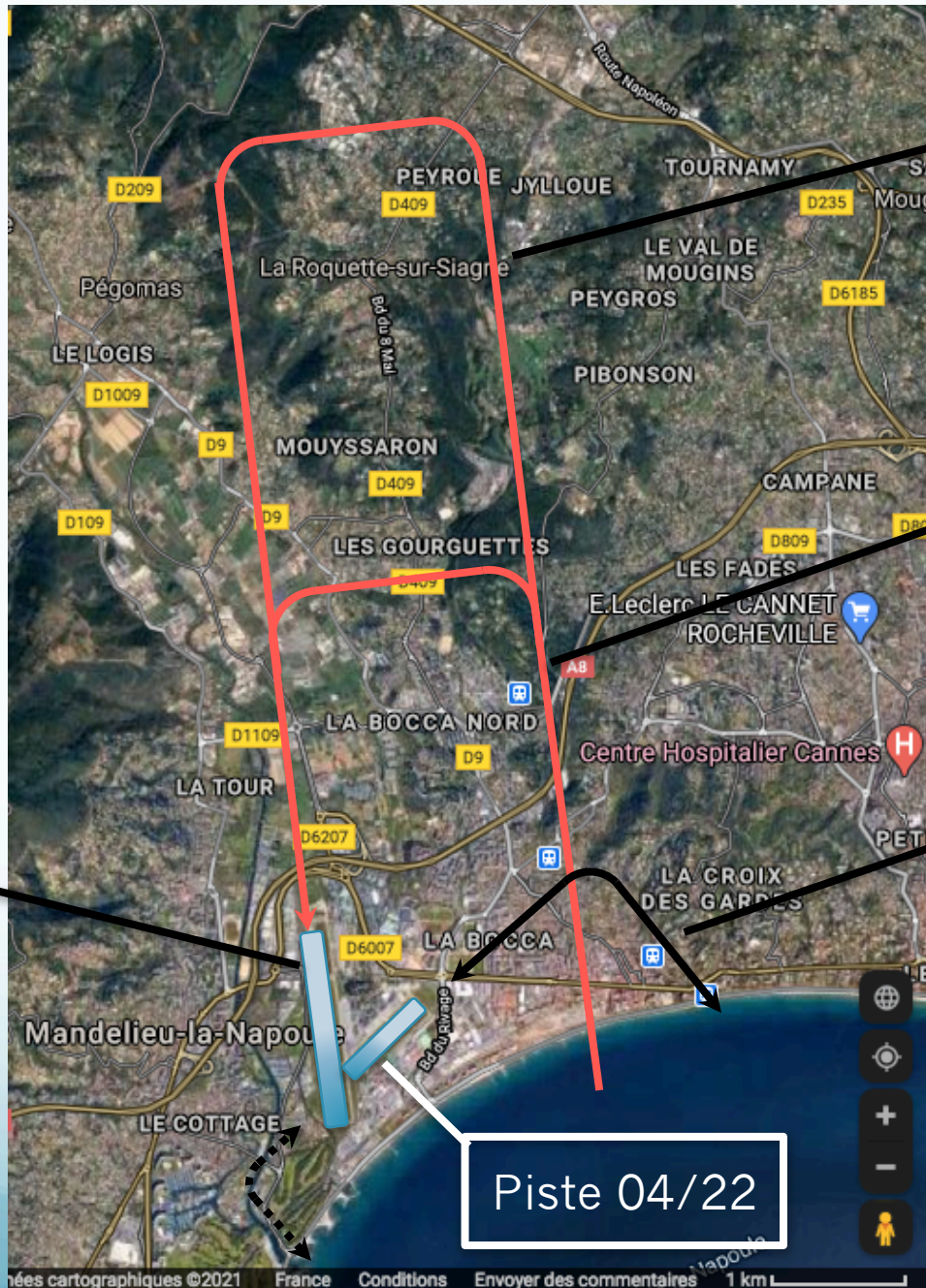
Aviation Légère  
Conséquences de la mise en  
application de  
l'arrêté ministériel du 5 Août 2019  
Aéroport Cannes-Mandelieu

Présentation SID, Association Cannoise reconnue d'Utilité Publique, Février 2021

# Sommaire

- I) Utilisation devenue régulière de la piste 04/22 par l'aviation légère
- II) Aucune hauteur minimale réglementaire à respecter sur le Tour de Piste
- III) Suppression de la contrainte "minimum" pour la référence "basse hauteur"
- IV) Autorisation de survols à basse hauteur pour avions bruyants
- V) Statistiques communiquées non conformes à la demande
- VI) Impacts réels subis par les riverains de l'aéroport
- VII) Conclusion
- Annexe: une nouvelle étape franchie dans la perte de dialogue

# Circuits de pistes Aéroport Cannes Mandelieu (ACM)



Circuit de piste 17/35 bimoteurs

Circuit de piste 17/35 monomoteurs

Circuit de piste 04/22

Piste 17/35

Piste 04/22

# **Pourquoi, malgré une volonté exprimée de réduction de nuisances aériennes, la rédaction d'un arrêté, présenté comme restrictif, a pu conduire dans les faits, à d'importantes dégradations ?**

## **Avant l'arrêté:**

Des dispositions avaient été prises au cours de nombreuses années dans le cadre du processus de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport et notamment au sein des groupes de travail, par un dialogue entre l'aéroport, les usagers locaux et les associations de riverains.

Elles avaient conduit aux avancées suivantes:

- La quasi disparition des pratiques Tour de Piste basse hauteur
- La quasi disparition des mouvements au départ et en provenance de la piste 04/22 (réservée aux hélicoptères), par l'aviation légère avec interdiction du survols de Mandelieu
- Respect des trajectoires lors des Tours de Piste 17/35
- Respect des hauteurs monomoteurs à 1000ft et bimoteurs à 1500ft
- Respect de la consigne « procédure moindre bruit, configuration lisse »

## **Suite à l'application de l'arrêté:**

Ces règles de bonnes conduites et de bonnes pratiques environnementales non contraignantes juridiquement n'ont pas été transposées dans la réglementation locale. Ainsi, la rédaction d'un arrêté se limitant à un texte uniquement basé sur des critères réglementaires de l'aviation civile, sans prise en compte de la réalité des pratiques sur le terrain, a conduit de fait à balayer tous ces accords orientés vers la sécurité et le respect des riverains. Par la large place qu'il accorde au Tour de Piste à basse hauteur, complété par une augmentation du trafic (dont une invitation aux avions non basés sur l'aéroport de Cannes Mandelieu), il a eu pour conséquence un brutal changement dès la fin de l'été 2019, exposant la sécurité et la santé des riverains.



I) Utilisation devenue régulière de la piste 04/22 par l'aviation légère

## **Avant l'arrêté du 5 Août 2019:**

La publication aéronautique en vigueur au 21 Juin 2018 concernant les Tours de Piste “basse hauteur” précise que la piste 04/22 est

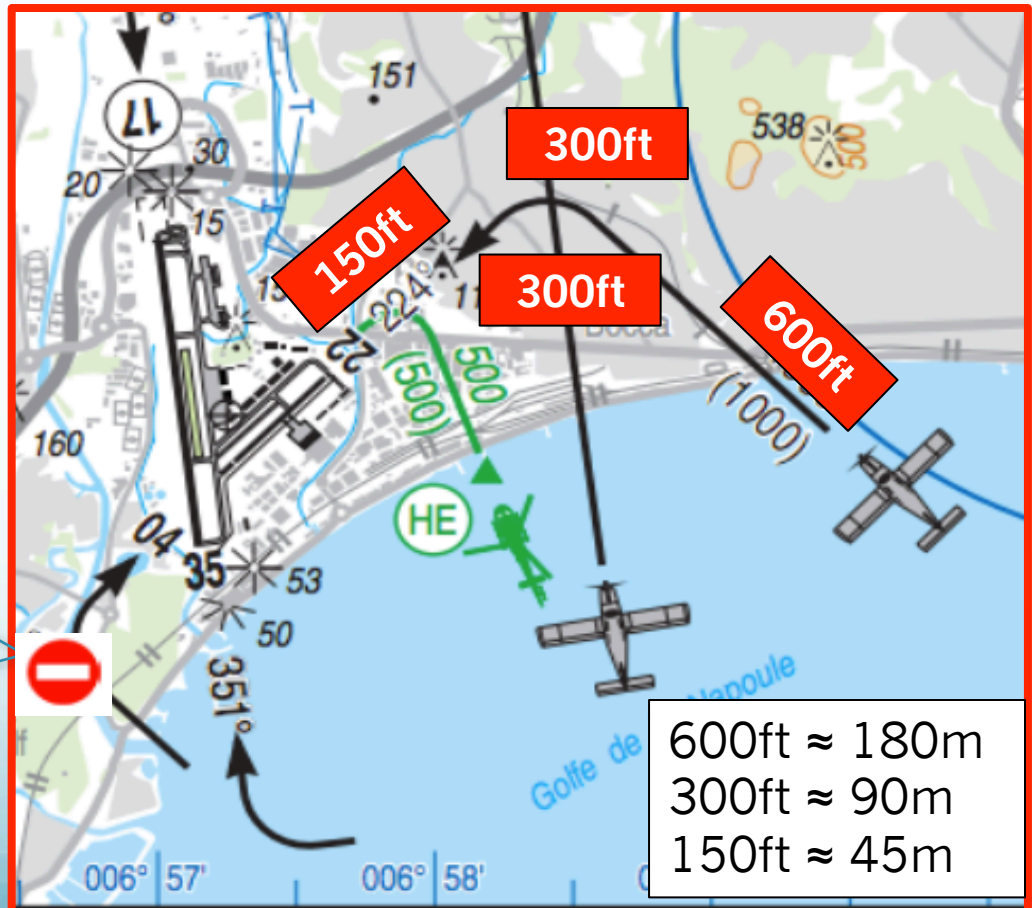
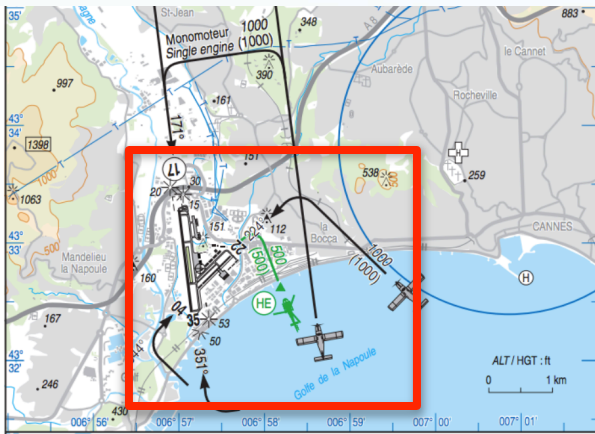
*“dédiée principalement au trafic hélico et trafic avion uniquement sur clairance du Contrôle”*

## **L'arrêté du 5 Août 2019 stipule:**

*“Les Tours de Piste à basse hauteur (entre 500ft et la hauteur du Tour de Piste standard) ne sont autorisés qu'en dehors de toute activité hélicoptère en piste 04/22. Ils sont réservés à la formation et à l'entraînement avec instructeur à bord”.*

## Conséquences:

- La référence à la **piste 04/22**, associée à la notion **Tour de Piste basse hauteur**, a conduit à son **utilisation régulière par l'aviation légère** pour des mouvements de décollage, atterrissage et Tour de Piste à basse hauteur
- **Survols** de Cannes La Bocca Centre (mono et bimoteurs) à des **altitudes exagérément basses** lors des phases de décollage, atterrissage, Tour de Piste dont survols: EHPAD, collèges, place du marché, lycée, Stade, Eglise et bord de mer.



Interdiction pour les avions légers d'atterrir en piste 04 afin d'éviter le survol de Mandelieu (cf revue de l'aéroport "Latitude" hors série de Mars 2018)

## Conséquences (suite):

- **Déport latéral de la trajectoire** du Tour de Piste 17/35 observé lors des survols au dessus de Cannes la Bocca Centre et du massif de la Croix des Gardes (alt 213m), **jusqu'à 600m à l'EST de la trajectoire officielle**
- **Emergence de fortes augmentations puissance moteur** (dernier virage avant phase d'atterrissage), très bruyantes et stressantes, **véritables agressions pour les riverains** survolés à ces très faibles altitudes
- **Non mise en place d'un Volume de Protection Environnementale (VPE)**, pour Cannes La Bocca et le massif protégé de la Croix des Gardes (recommandations ACNUSA en consultation le 2 Juillet 2019)
- **Aucune hauteur minimale respectée** pour la protection des personnes et des biens survolés
- Forte augmentation de l'insécurité, du bruit et de la pollution

## Important:

- **Aucune sanction n'est possible pour non respect de trajectoire en latéral**
- **Aucun contrôle n'est effectué quant à la présence d'un instructeur lors des Tours de Piste à basse hauteur**

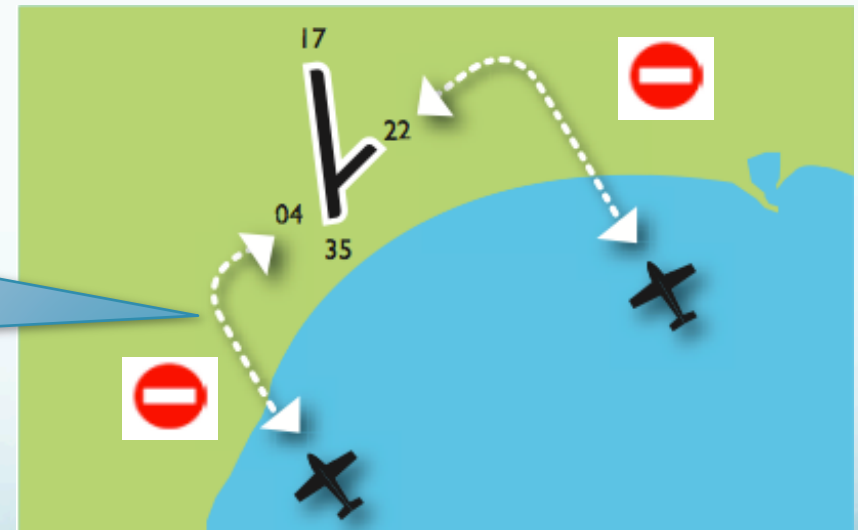


## Interdiction de survols de Mandelieu en piste 04

Dans le magazine Latitude de l'aéroport de Mars 2018, il est précisé:  
« interdiction pour les avions légers d'atterrir en piste 04 afin d'éviter le survol de Mandelieu ».

Cette **avancée de la Charte pour l'Environnement est confirmée** dans un courrier de la **Sous-Préfecture** daté du 7 Janvier 2020, adressé à une riveraine.

Or, cette **disposition environnementale** prise pour la protection des personnes et des biens au regard des accidents survenus lors des survols de Mandelieu est aujourd'hui **remise en cause** en raison de sa **non transposition à ce jour dans les textes réglementaires locaux**.  
**Nous demandons**, au contraire, **que cette interdiction soit maintenue, mais également étendue aux survols côté Cannes en piste 22.**



Résidence Cannes Marina, 16 étages, 40m

II) Aucune hauteur minimale réglementaire à respecter sur le Tour de Piste

L'arrêté du 10 Octobre 1957 réglemente les hauteurs minimales à respecter lors de survols d'agglomération, et ce, pour des motifs de **sécurité** ou de **sûreté** des personnes et des biens survolés.

L'arrêté du 11 Décembre 2014 (mise en oeuvre du règlement européen portant sur les règles de circulation aérienne (Standardised European Rules of the Air – SERA)) **mentionne que l'arrêté du 10 Octobre 1957 est toujours applicable.**

**Or, les règles de l'air excluent le Tour de Piste** (décollage, atterrissage et phase de vent arrière), **du respect de hauteurs minimales** donnant ainsi la possibilité d'effectuer des exercices de formation et d'entraînement au pilotage d'avion dans un cadre réglementaire **ne permettant aucune sanction pour non respect de la hauteur minimale de survol des agglomérations.**



Schématisme d'un Tour de Piste

## Conséquences:

- **Les dispositions de bonnes conduites et de bonnes pratiques environnementales** ont pu être **dégradées librement** car elles ne sont **pas contraignantes juridiquement**
- **Ceci conduit à l'observation de survols à très faibles hauteurs** lors de survols d'agglomérations (phase de "vent arrière et "allongement de vent arrière"). Se rajoute l'effet collinaire au Nord et à l'Est de Cannes la Bocca (massif protégé de la Croix des Gardes)
- **"Etre en capacité de verbaliser les contrevenants"** (objectif recherché lors de la présentation CCE du 7 Juin 2019) **ne s'applique pas concernant l'altitude**
- **Abandon de la consigne "moins bruit, configuration lisse"** sinon la sécurité à ces hauteurs en serait dégradée (CR du GT du 22 Juin 2020). Cette consigne est pourtant "un des piliers de la démarche équilibrée qui permet d'agir sur le bruit produit par le trafic aérien" (Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie (ADEME), guide pour PEB)
- Fortes augmentations de la puissance moteur (reprise d'altitude avant relief marqué au Nord de Cannes La Bocca) très bruyantes et stressantes, véritables agressions pour les riverains survolés à de si faibles altitudes
- Forte augmentation de l'insécurité, du bruit et de la pollution

## Important:

Par l'application d'une marge technique DGAC de -400ft, les survols sont jugés "anormaux" dès lors qu'ils sont inférieurs à 600ft (monomoteurs) et 1100ft (bimoteurs). En deçà de ces valeurs, les survols constatés restent de toute façon non sanctionnables.

Cette marge technique contribue également à entretenir une confusion avec la définition de la basse hauteur: 500ft jusqu'à la hauteur standard (cf arrêté du 5 Août 2019)



III) Suppression de la contrainte  
“minimum” pour la référence  
“basse hauteur”

## Avant l'arrêté du 5 Août 2019,

*“basse hauteur: 500ft MINIMUM, réservé aux ACFT basés munis de silencieux d'échappement”*  
(publication aéronautique du 31 Mars 2016)

## Avec l'arrêté du 5 Août 2019,

Cette **contrainte MINIMUM n'apparaît plus**, ni dans l'arrêté du 5 Août, ni dans la publication VAC, référence officielle à ce jour.

## Conséquences:

- **Possibilité donnée de descendre à 300Ft (90m)**, bien qu'il s'agisse de la hauteur de référence pour les Tours de Piste à basse hauteur effectués seulement hors zone agglomération (cf CR du GT du 25 Octobre 2020).
- Consigne “moindre bruit, configuration lisse” impossible à respecter
- Très forte augmentation de l'insécurité, du bruit et de la pollution

## Important:

**Les Tours de Piste à basse hauteur sont interdits à Toussus le Noble et à Toulouse Lasbordes** (ACNUSA rapport du 15 Juillet 2020)

## IV) Autorisation de survols à basse hauteur pour les avions bruyants

Dès 2006, le Conseil National du Bruit (CNB) stipulait dans son rapport que:

*“ [...] n’(étaient) autoris(és) à effectuer des formations impliquant des Tours de Piste, que les aéronefs répondant au label: AVIONS PEU BRUYANTS”.*

Cette recommandation reste d’actualité (ACNUSA, rapport du 15 Juillet 2020)

La qualification **“AVIONS PEU BRUYANTS”** correspond à la classification **“CALIPSO A”** (arrêté 11 Juin 2013)

**OR,**

- **Seulement 6 aéronefs basés** sur l’aéroport de Cannes Mandelieu **sont classés “CALIPSO A”** (cf base de données CALIPSO)
- Le **ratio des avions classés CALIPSO** par rapport à la totalité des avions légers basés est de **15%** (CR GT du 15 Octobre 2020)
- Tous les avions basés sur l’aéroport de Cannes Mandelieu: **non munis d’atténuateur de bruit, classés “bruyants” et “les plus bruyants”** (cf arrêté CALIPSO du 11 Juin 2013) **peuvent circuler sur le Tour de Piste à basse hauteur**
- De plus, des avions **non basés sur l’aéroport de Cannes Mandelieu, sont autorisés à circuler sur le Tour de Piste à basse hauteur**

**Important:**

**Aucun contrôle n’est effectué concernant le respect des restrictions pour les avions non basés (cf arrêté du 5 Août 2019), qu’ils soient:**

- munis ou non de silencieux d’échappement
- classés ou non, CALIPSO A ou B



## Conséquences:

- **Importante circulation d'avions bruyants à basse hauteur**
- La **recommandation** émise par le collège de l'**ACNUSA** en consultation le 2 Juillet 2019: **“application complète de la qualification CALIPSO pour l'été 2020”, n'a pas été suivie d'effet**
- L'objectif **“Prévoir la mise en oeuvre progressive du dispositif CALIPSO”** (présentation en CCE du 7 Juin 2019), **n'a pas été tenu**

## NB:

**La classification CALIPSO est basée sur une mesure de bruit à une altitude de 1000Ft (300m).**

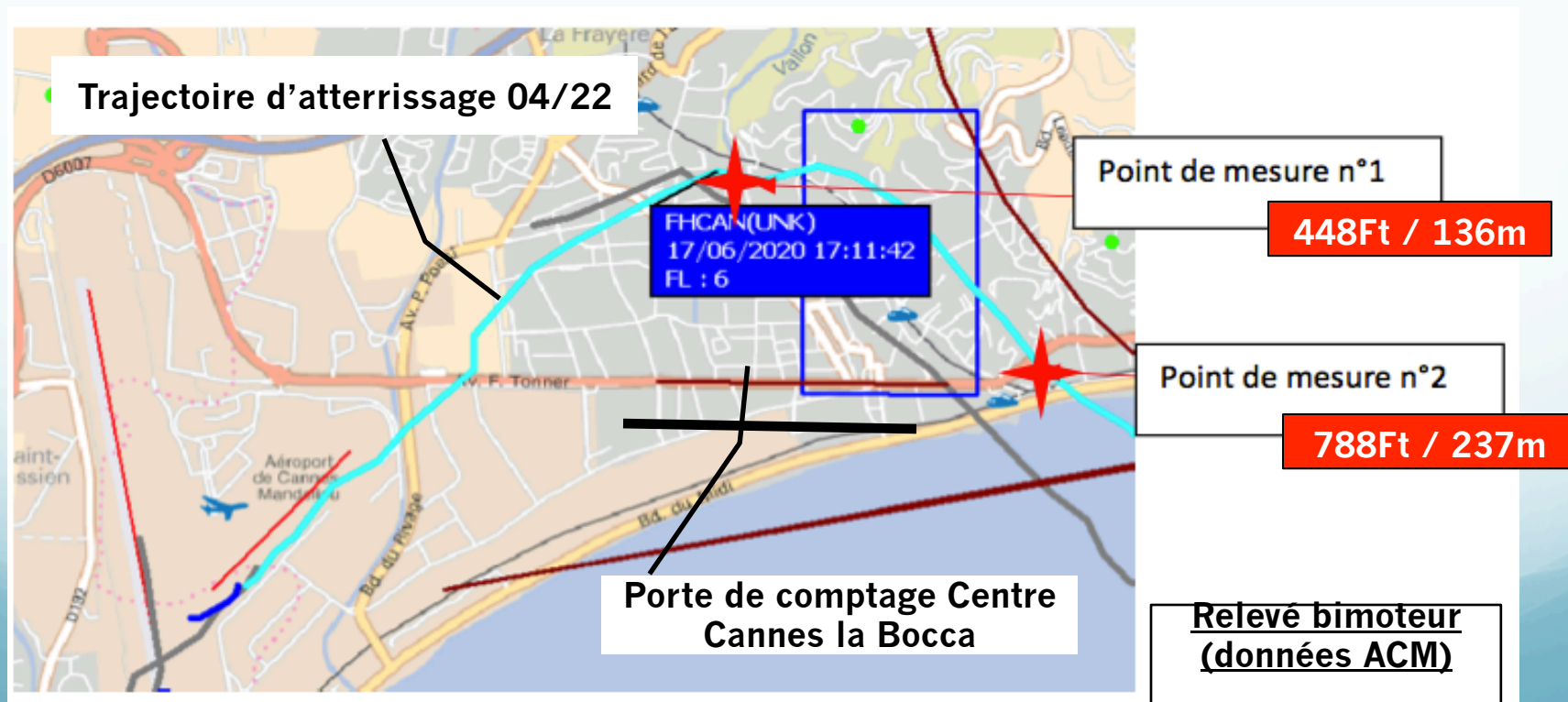
**Que donnerait elle aux altitudes bien inférieures (ex: 500Ft/150m) ?**

V) Statistiques communiquées non conformes à la demande

Afin d'objectiver les plaintes des riverains, l'association SID a formulé auprès de l'aéroport, une demande de relevés statistiques comparatifs des survols de Cannes la Bocca Centre, Septembre 2019 vs Septembre 2018 (CR GT 15 Janvier 2020)

Il s'avère que la **porte de comptage** définie par l'aéroport **ne prend pas en compte la trajectoire de circuit de piste 04/22** et par conséquent, **ne permet pas d'en appréhender le trafic qui échappe par l'EST** (voir exemple ci dessous).

Or, ce sont ces survols qui présentent les caractéristiques d'altitude les plus faibles.



## Conséquences:

→ Non fiabilité des données et conclusions communiquées.

**Il ne peut être tenu un discours officiel en s'appuyant sur ces statistiques biaisées affirmant une quelconque amélioration des conditions environnementales pour les riverains.**

En effet, **la réalité du terrain met en évidence une forte dégradation sur le plan sécuritaire, sanitaire et environnemental**, maintes fois signalée par de nombreux riverains (plaintes, pétitions, ...) **depuis la mise en application de l'arrêté ministériel du 5 Août 2019.**

## Problème central:

**La situation de "juge et partie" de l'aéroport est peu compatible avec le devoir de transparence, tel qu'exprimé dans la Charte d'Engagements pour l'Environnement co-signée par les parties prenantes le 14 Décembre 2015.**



## VI) Impacts réels subis par les riverains de l'aéroport

# Impact sanitaire: forte augmentation du bruit

→ Forte émergence instantanée du bruit : caractère nocif  
( $\Delta$ : +20 à 30dB par rapport à l'ambiance sonore)

Exemple:

- 82dB relevés lors d'un survol de Cannes la Bocca, Août 2020  
(extrait Présentation GT du 15 Octobre 2020)

**Important: Norme à appliquer: 10dB au dessus de l'ambiance sonore (ACNUSA, CR CCE du 29 Septembre 2016)**

PA28



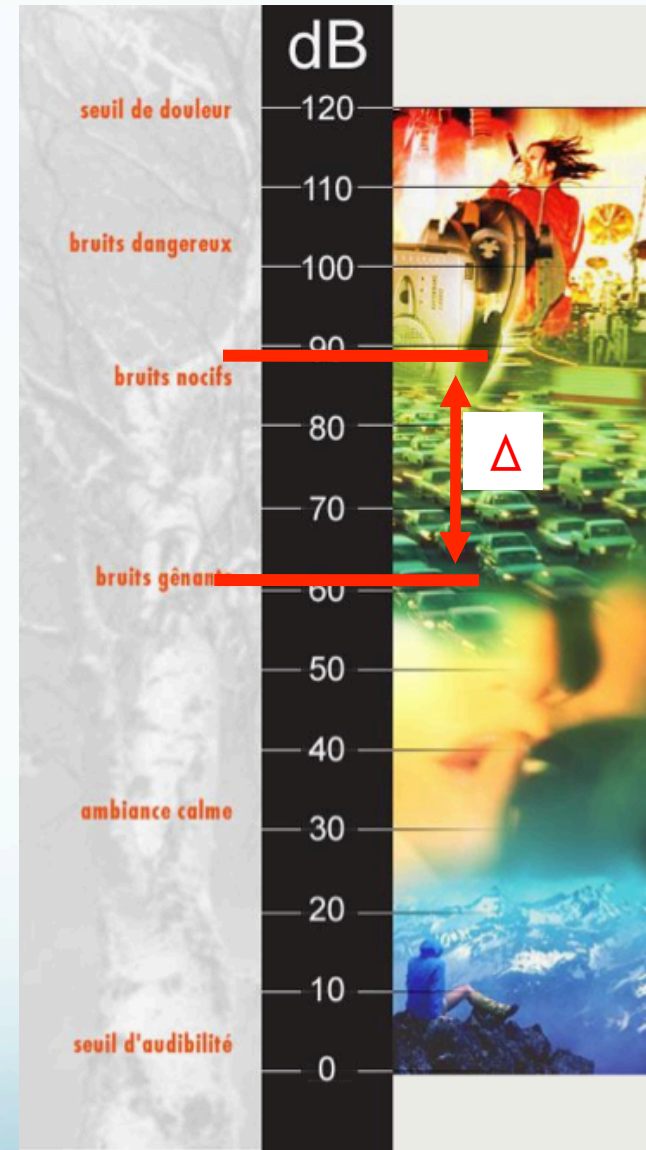
L<sub>Amax</sub>: 82,6 dB



→ Fréquence de pic de bruit en augmentation:  
- jusqu'à 5 Tours de Piste consécutifs / avion  
- jusqu'à 20 passages / heure subis

Exemple:

- 22 passages le dimanche 16 Nov 2019, entre 10h et 11H



# Impact sanitaire: pollution atmosphérique

- Concentration élevée de particules ultra fines très dommageables pour la santé des riverains survolés à de si faibles altitudes.
- Production de Composés Organiques Volatiles (COV) dont la plupart ont été classés cancérigènes.
- Emission d'Oxydes d'azote (NOx), d'Oxydes de soufre (SOx), de Monoxydes de carbone (CO)
- Pollution d'autant plus importante que les survols s'effectuent à de très faibles hauteurs



# Forte augmentation de l'insécurité

**En 2019, 73 accidents recensés** par le Bureau Enquête Analyse (BEA) **en France** uniquement pour les **petits avions**.

Jusqu'à aujourd'hui sur Mandelieu:

- **au milieu d'une Marina**, résidence Marco-Polo (Octobre 2008)
- **au milieu des arbres** (pilote de 15 ans, seul aux commandes, Novembre 2009)
- **sur des serres** (Juin 2015, photo ci dessous)
- **en mer** (Septembre 2015 et Novembre 2020 (1 mort))

**Evènements parfois dramatiques justifiant l'interdiction de survols côté Mandelieu, disposition environnementale importante pour la protection des personnes et des biens.**

**A quand l'interdiction de survols côté Cannes ?**

Pour information:

**Les pratiquants peuvent voler seuls  
dès l'âge de 15 ans !**



*Photo article Nice Matin 19/06/2015*

# Impact Economique

**Préjudice majeur sur les biens immobiliers survolés (décote jusqu'à 30% sur la valeur patrimoniale communément admise), depuis la récente loi d'orientation sur les mobilités du 24 Décembre 2019 concernant la prise en compte des nuisances sonores dans les transactions immobilières (vente et location).**

**Perte probablement estimable en milliards d'Euros sur l'ensemble du patrimoine immobilier impacté à ce jour; et à venir: projet urbain Cannes Bocca grand Ouest**  
**Sans comparaison avec tout argument économique en faveur de l'activité aviation légère sur l'aéroport de Cannes Mandelieu.**

## Diagnostic immobilier relatif au bruit des aéroports

Vérifié le 01 juin 2020 - Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre)

En cas de vente

En cas de location

Le diagnostic Bruit est un document qui permet de connaître l'existence de nuisances sonores aériennes. Il est obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> juin 2020 si le bien immobilier est situé dans une zone d'exposition au bruit des aéroports. Dans ce cas, le vendeur doit fournir un diagnostic Bruit à l'acquéreur. Le diagnostic n'a qu'une valeur informative mais s'il n'est pas fourni, l'acquéreur peut faire un recours devant le tribunal.

# Forte augmentation des plaintes

- Plaintes adressées aux Mairies au travers de courriers et pétitions
- Pétition organisée par le SID en soutien à l'action de la CACPL contre les nuisances aériennes : 359 signatures recueillies
- Portail d'enregistrement des plaintes sur le site de l'ADNA 06: les résultats statistiques confirment la forte augmentation pour l'aviation légère mono et bimoteurs
- Nombreuses critiques concernant les nuisances aériennes lors de l'enquête publique du SCOT' OUEST (15 Juillet au 14 Août 2020) de la part des associations et des riverains



# Forte augmentation des plaintes

**La formation et l'entraînement auxquels se rajoutent les pratiques de loisirs et de tourisme conduisent à une activité particulièrement prononcée pendant les Week-End, jours fériés et période de vacances**, de préférence par beau temps et aux plus belles heures de la journée.

Les pointes de ces activités sont souvent observées le samedi.

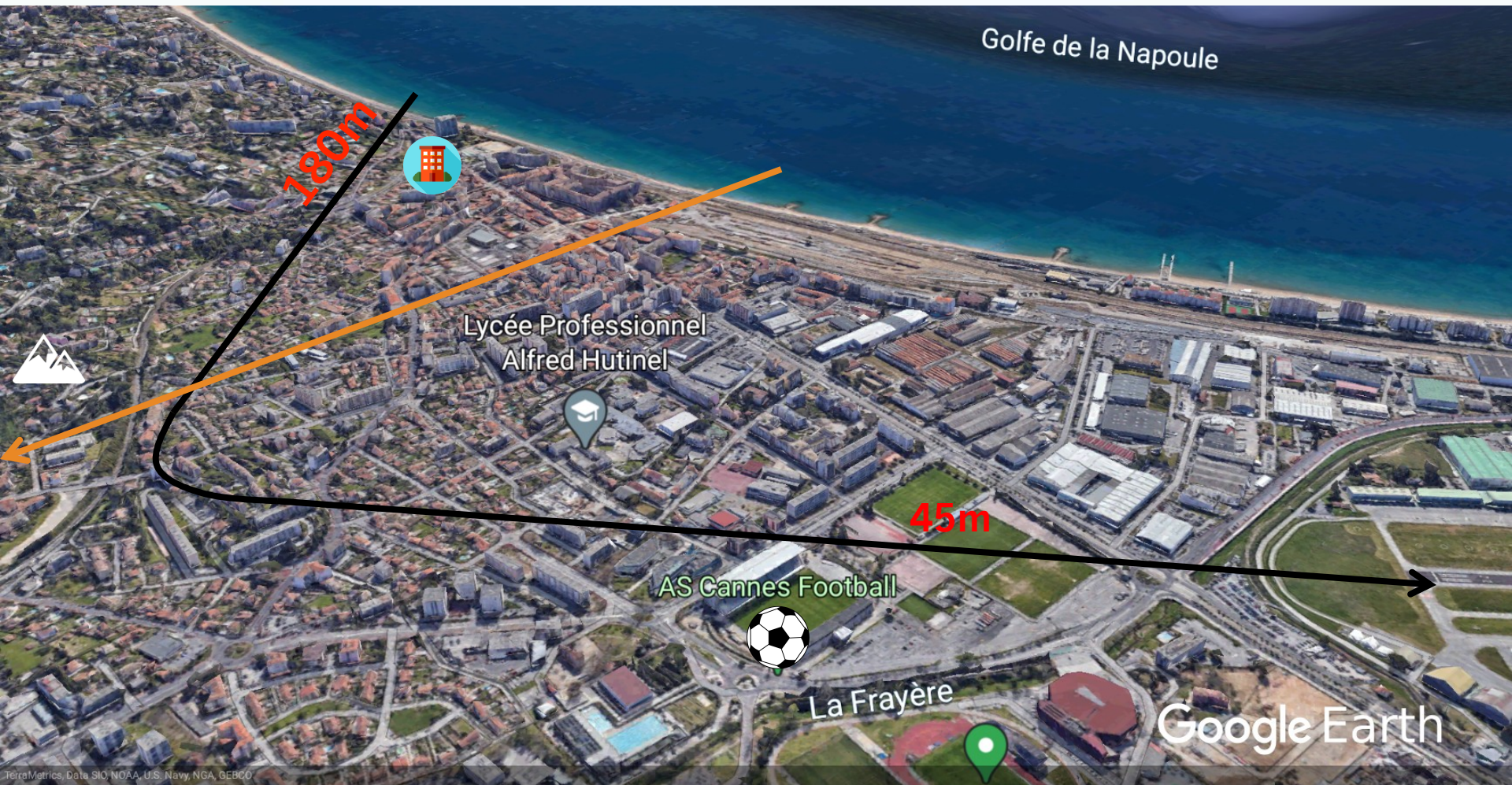
**La réglementation permet la pratique du Tour de Piste à basse hauteur sur tout Cannes Ouest:**

*“Les passages à basse altitude correspondent aux Tours de Piste basse altitude de la piste principale 17/35 et au circuit standard de la piste secondaire 04/22”*  
(CR GT du 22 Juin 2020)

*“Les Tours de Piste à basse altitude survolent la zone commerciale des Tourrades”* (magazine Latitude de Février 2021) **devenue très fréquentée et traversée par un axe majeur de circulation.**

Les hauteurs de survols communiquées par l'aéroport sont en référence par rapport au niveau de la mer.

Il convient de prendre en compte les hauteurs des immeubles, stade, etc en centre ville, et **denivelés en zone collinaire** (relief marqué au Nord de Cannes Ouest et massif de la Croix des Gardes) pour appréhender les hauteurs de survols réellement subies par les riverains.



TerreMetrics, Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO



**Croix des Gardes**  
Hauteur **213m**



**La licorne**  
Hauteur **30m**



**Stade Coubertin**  
Hauteur tribune **15m**



# VII) Conclusion

Par sa simple référence à la réglementation aérienne, l'arrêté ministériel du 5 Août 2019 a donné lieu à l'effacement des dispositions environnementales qui résultaient de dialogue sur de nombreuses années entre l'aéroport, les usagers locaux, les représentants des élus et les associations de riverains.

Ces dispositions non contraignantes juridiquement et non transposées dans les textes réglementaires locaux ont conduit à la rédaction d'un arrêté éloigné de la réalité du terrain.

Il a été ainsi à l'origine de l'augmentation d'exercices de formation et d'entraînement, par des avions bruyants et à très faibles hauteurs au dessus de zones à forte densité de population sans aucune considération sécuritaire, sanitaire (bruit, pollution...), du cadre de vie et du préjudice patrimonial pour les riverains ainsi dangereusement survolés.

# ANNEXE

## Une nouvelle étape franchie dans la perte de dialogue

Une nouvelle version du “guide de bonnes pratiques environnementales pour les VFR”, datée du 20 Juillet 2020, a été publiée sur le site de l’aéroport en lieu et place de la version précédente du 30 Juin 2015.

Réalisée hors processus de la CCE, sans consultation ni même information préalable auprès des associations de riverains, ce guide est pourtant l’élément central dans les échanges entre les parties prenantes. Cette nouvelle version fait apparaître deux notions:

### **1) Allongement de la vent arrière**

Réalisé lors des Tours de Piste en 17/35, il fait l’objet de nombreuses nouvelles plaintes de riverains et notamment de la commune de la Roquette sur Siagne, particulièrement impactée en termes de bruit (cf courrier de Mr le Maire de la Roquette sur Siagne adressé à la Sous-Préfecture de Grasse en date du 19 Novembre 2020)

### 2) “Tour de Piste hélicoptère”

Cette notion n'est pas conforme au texte de l'arrêté du 5 Août 2019. Ces mouvements constatés depuis Mai 2020 sur le circuit monomoteur de la piste principale 17/35, extrêmement bruyants, s'agissant d'hélicoptères à faible hauteur, font l'objet de nouvelles plaintes des riverains de Cannes Ouest et au-delà, particulièrement impactés en termes de bruit. Des questions restent à poser quant à la conformité de ces survols au regard du décret hélicoptère de 2010 (cf courrier de la DSAC du 9 Mars 2019 adressé à Mr le Maire de Cannes).

Dans le compte rendu du groupe de travail daté du 30 Juin 2015, il est écrit:

*“briefing pilote VFR devient bonnes pratiques environnementales VFR (...) ce document sera adressé à toutes les parties prenantes pour un avis définitif”*

En effet, la commission consultative de l'environnement est gérée par un décret de 1987 qui précise que les riverains doivent être consultés et informés sur l'impact en termes de bruit (cf CR CCE du 27 Novembre 2020, page 17). La nouvelle version du guide datée du 30 Juillet 2020 n'a fait l'objet, ni de consultation, ni d'informations des associations de riverains.