



AÉROPORT CANNES-MANDELIEU **RAPPEL DE LA SITUATION**

LA COMMUNE DE MOUGINS ET PLUS PRÉCISÉMENT LA PARTIE OUEST DE SON TERRITOIRE SONT VICTIMES COMME D'AUTRES COMMUNES DU BASSIN DE VIE CANNES-GRASSE DES NUISANCES AÉRIENNES PROVENANT DE L'ACTIVITÉ DE L'AÉROPORT CANNES-MANDELIEU. PLUSIEURS MESURES ONT DÉJÀ ÉTÉ MISES EN PLACE AFIN D'AMÉLIORER LA SITUATION DONT PLUS RÉCEMMENT, DES SANCTIONS EN CAS DE NON-RESPECT DE L'ALTITUDE (2 000 PIEDS) ENTRE LES POINTS « LUXUS » ET « PIBON » POUR LES VOLS AUX INSTRUMENTS (IFR), C'EST-À-DIRE PRINCIPALEMENT LES JETS ET LA LIMITATION DES TOURS DE PISTES : (MANOEUVRES D'ENTRAÎNEMENT, D'EXERCICE ET D'APPRENTISSAGE). TOUTEFOIS, LES NUISANCES DEMEURENT TOUJOURS IMPORTANTES ET PARTICULIÈREMENT AUX SAISONS PRINTANIÈRE ET ESTIVALE OÙ L'ACTIVITÉ AÉRIENNE S'INTENSIFIE ALORS QUE LES RIVERAINS SOUHAITENT PROFITER PLEINEMENT DE LEURS EXTÉRIEURS ET JARDINS.

Etat d'avancement du projet de nouvelle trajectoire par le nord-ouest

Parmi les pistes d'amélioration envisagées figurait l'étude d'une nouvelle trajectoire par le nord-ouest. Plusieurs trajectoires avaient alors été examinées par les services de la DGAC¹. Toutefois, aucune n'avait jusqu'à présent été considérée comme envisageable. La réglementation ayant récemment évolué, une nouvelle procédure pourrait changer la donne. Il s'agit d'une approche par guidage satellitaire qui nécessite un équipement spécifique des aéronefs ainsi qu'une formation des pilotes. Cette trajectoire concernerait donc uniquement les IFR (jets). Des vols expérimentaux ont été réalisés le 16 octobre 2020 et les conclusions ont été communiquées lors de la dernière CCE² de l'Aéroport Cannes-Mandelieu qui s'est déroulée le 25 novembre dernier en visioconférence. Les vols réalisés ont permis d'estimer que cette approche était, à ce stade, pilotable. Il reste cependant encore plusieurs étapes à franchir dont notamment la réalisation d'une étude d'impact.

Où passerait-elle ? (cf. carte)

Elle survolerait dans sa première partie le massif de l'Estérel, c'est-à-dire un secteur pas ou très peu habité, une partie de Grasse sud et dans sa phase d'approche

finale, les communes déjà survolées à ce stade par la trajectoire actuelle (VPT 17) que sont notamment Auribeau-sur-Siagne, Pégomas, la Roquette-sur-Siagne et Mandelieu-la Napoule.

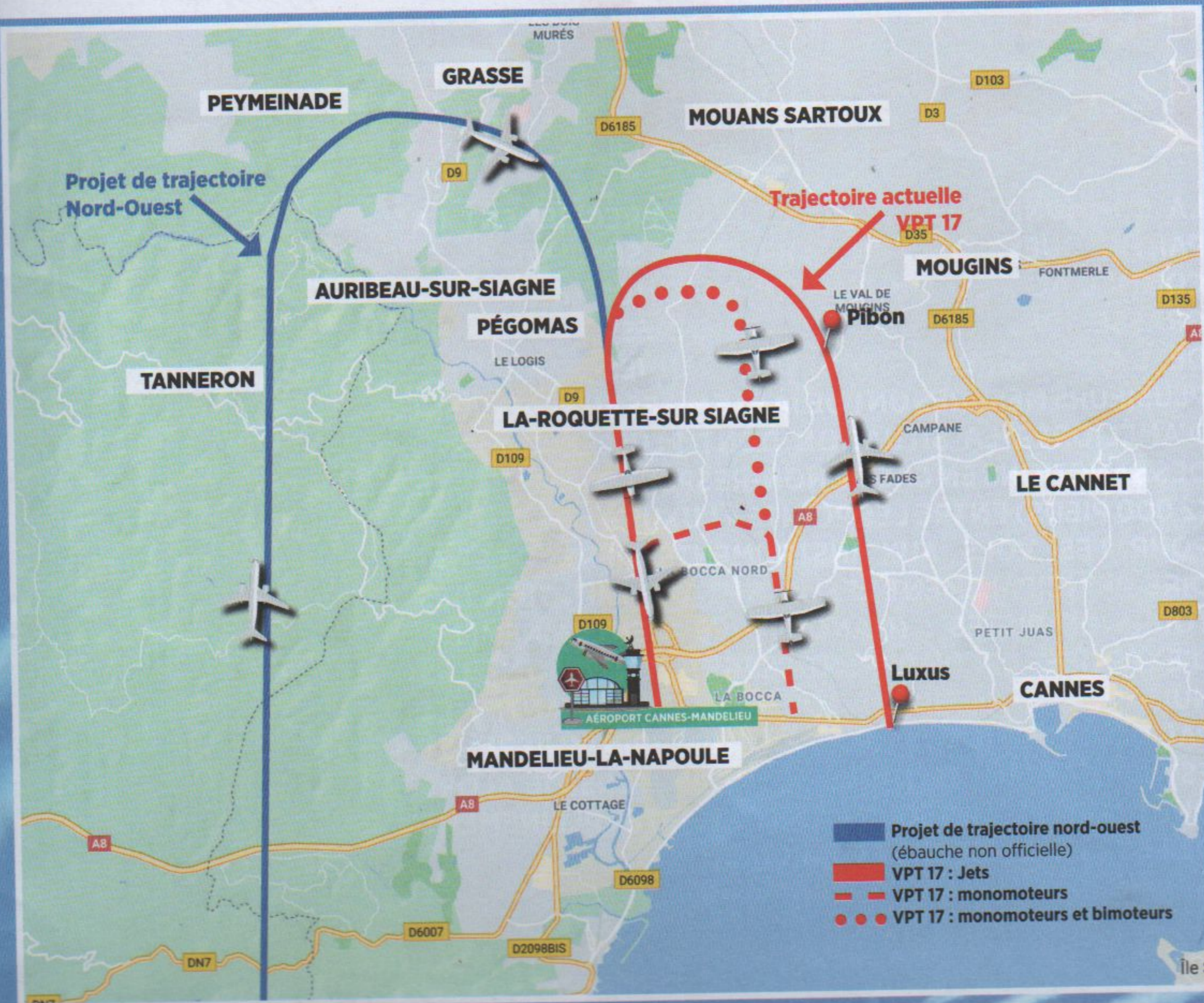
Que deviendrait alors la trajectoire actuelle (VPT 17) en cas d'aboutissement de cette nouvelle trajectoire ?

Elle serait conservée, celle-ci étant nécessaire notamment pour l'aviation légère, mais aussi pour les jets non équipés du dispositif permettant l'approche par satellite, car à ce jour, peu d'avions en sont équipés (environ 10%). Il s'agirait donc d'une trajectoire complémentaire de celles existantes : la VPT 17 et l'arrivée par la mer, cette dernière étant malheureusement sous-exploitée compte tenu notamment des contraintes météorologiques restreignant fortement son utilisation.

Quel serait donc l'impact pour les Mouginois ?

Si ce projet aboutit, il permettrait de soulager la trajectoire actuelle et diminuer ainsi les nuisances aériennes provenant des jets pour l'ensemble des Mouginois survolés, mais aussi pour de nombreux Cannois, Cannettans, et Mouansois.

1. DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile.
2. CCE : Commission Consultative de l'Environnement



La presse s'est faite l'écho de l'opposition contre ce projet, n'est-ce pas alors déjà voué à l'échec ?

Le tracé envisagé survolerait une partie de la population des pays de Grasse jusqu'alors non impacté par les jets. Tout changement potentiel, y compris à un stade d'expérimentation, pouvant avoir des conséquences directes ou indirectes sur notre environnement suscite des craintes et des interrogations légitimes. C'est ce qu'ont exprimé ainsi les élus de la CAPG (Communauté Agglomération du Pays de Grasse) pour leurs populations en prenant une motion contre ce projet. Tout comme l'ont également fait des habitants de Grasse en se réunissant autour d'un collectif opposé à cette nouvelle approche. Le projet n'est pas pour autant abandonné car il n'a pas encore fait l'objet d'une étude d'impact permettant de connaître réellement les conséquences pour l'ensemble des populations concernées.

"Extrait article NiceMatin du 06/01/2021

Le maire de Mougins estime que l'expérimentation a été mal présentée au président de la CAPG par la DGAC.

Il s'explique : « Sur le schéma, la trajectoire a été mise carrément sur Grasse et laisse penser que beaucoup d'habitants seraient impactés. »

Ce qui n'est pas le cas ? « Dans l'idée, elle passe plus à l'ouest et plus au sud, indique-t-il. Le but, ce n'est pas qu'il y ait moins d'impact ici, pour qu'il y en ait davantage plus haut. C'est ce qu'il y en ait le moins possible... »

Autre point « oublié » : la hauteur de l'approche. « À Grasse, il passerait à 3 000 pieds [915 m] et non à 2 000 pieds [610 m] comme c'est le cas à Pibonson, notamment. L'impact sonore, avec un tel écart, est bien différent... » [...]

Richard Galy promet : « on discute et on travaille ensemble sur de nombreux sujets, dont celui-là ».

Pour lui, donc, ce sont les méthodes de la DGAC qui ne sont « pas très élégantes, avec une présentation à l'emporte-pièce. » S'interrogeant sur la volonté de l'instance - « les élus ne sont pas d'accord, donc on ne fait rien ! » - il assure : « La DGAC ne nous opposera pas sur ces sujets. »



Retrouvez l'intégralité de l'article de NiceMatin du 6 janvier 2021 sur [mougins.com](https://www.mougins.com)

Récentes demandes de le maire de Mougins

Demandes suivantes réitérées lors de la CCE du 25/11/20 :

● **Augmenter l'altitude de vol** au point « Luxus » afin que les avions entre les points « Luxus » et « Pibon » soient en décélération et en descente continue ce qui permettrait de réduire l'intensité du bruit des aéronefs.

Réponse de la DGAC : impossible car il faut conserver une phase de palier nécessaire aux pilotes pour stabiliser leurs vols et avoir une marge de sécurité par rapport à l'espace aérien des vols à destination de Nice.

● **Mise en place d'une plage de silence où tout vol serait interdit sur la période estivale (juin à fin septembre) entre 12h et 15h.** **Réponse négative compte tenu des conséquences économiques d'une telle mesure pour l'aéroport.**

● **Le maire de Mougins a demandé à David Lisnard, Pdt de la CAPL, de l'accompagner pour rencontrer Jean-Baptiste Djebbari, Ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports afin d'évoquer la situation de l'aéroport Cannes-Mandelieu..**

→ → → LEXIQUE

AÉROPORT CANNES-MANDELIEU

- Accueil de l'aviation de tourisme et d'affaires
- Accueil des missions de secours, de surveillance des forêts et de lutte contre les incendies
- Développement de l'enseignement et formation théorique et pratique aux métiers du transport aérien

Les différents trafics

- Aviation légère (tourisme, loisirs, écoles de pilotage)
Principalement des monomoteurs et bimoteurs
- Aviation d'affaire
Principalement des jets
- Aviation d'Etat (avions et hélicoptères)
- Hélicoptères civils

IVR (Instrument Flight Rules) Règles de vol aux instruments

VFR (Visual Flight Rules) Règles de vol à vue

Infos de l'ADNA 06 (Association de Défense contre les Nuisances Aériennes) :

Été 2020 plus de 20 000 plaintes enregistrées par l'ADNA grâce à l'application web

La presse s'est faite l'écho de l'opposition contre ce projet, n'est-ce pas alors déjà voué à l'échec ?
 Le tracé envisagé survolerait une partie de la population des pays de Grasse jusqu'alors non impacté par les jets. Tout changement potentiel, y compris à un stade d'expérimentation, pouvant avoir des conséquences directes ou indirectes sur notre environnement suscite des craintes et des interrogations légitimes. C'est ce qu'ont exprimé ainsi les élus de la CAPG (Communauté Agglomération du Pays de Grasse) pour leurs populations en prenant une motion contre ce projet. Tout comme l'ont également fait des habitants de Grasse en se réunissant autour d'un collectif opposé à cette nouvelle approche. Le projet n'est pas pour autant abandonné car il n'a pas encore fait l'objet d'une étude d'impact permettant de connaître réellement les conséquences pour l'ensemble des populations concernées.

"Extrait article NiceMatin du 06/01/2021

Le maire de Mougins estime que l'expérimentation a été mal présentée au président de la CAPG par la DGAC.

Il s'explique : « Sur le schéma, la trajectoire a été mise carrément sur Grasse et laisse penser que beaucoup d'habitants seraient impactés. »

Ce qui n'est pas le cas ? « Dans l'idée, elle passe plus à l'ouest et plus au sud, indique-t-il. Le but, ce n'est pas qu'il y ait moins d'impact ici, pour qu'il y en ait davantage plus haut. C'est ce qu'il y en ait le moins possible... »

Autre point « oublié » : la hauteur de l'approche. « À Grasse, il passerait à 3 000 pieds [915 m] et non à 2 000 pieds [610 m] comme c'est le cas à Pibonson, notamment. L'impact sonore, avec un tel écart, est bien différent... » [...]

Richard Galy promet : « on discute et on travaille ensemble sur de nombreux sujets, dont celui-là ».

Pour lui, donc, ce sont les méthodes de la DGAC qui ne sont « pas très élégantes, avec une présentation à l'emporte-pièce. » S'interrogeant sur la volonté de l'instance - « les élus ne sont pas d'accord, donc on ne fait rien ! » - il assure : « La DGAC ne nous opposera pas sur ces sujets. »



Retrouvez l'intégralité de l'article de NiceMatin du 6 janvier 2021 sur mou...

Récentes demandes de le maire de Mougins

Demandes suivantes réitérées lors de la CCE du 25/11/20 :

● **Augmenter l'altitude de vol** au point « Luxus » afin que les avions entre les points « Luxus » et « Pibon » soient en décélération et en descente continue ce qui permettrait de réduire l'intensité du bruit des aéronefs.
Réponse de la DGAC : impossible car il faut conserver une phase de palier nécessaire aux pilotes pour stabiliser leurs vols et avoir une marge de sécurité par rapport à l'espace aérien des vols à destination de Nice.

● **Mise en place d'une plage de silence où tout vol serait interdit sur la période estivale (juin à fin septembre) entre 12h et 15h. Réponse négative compte tenu des conséquences économiques d'une telle mesure pour l'aéroport.**

● **Le maire de Mougins a demandé à David Lisnard, Pdt de la CAPL, de l'accompagner pour rencontrer Jean-Baptiste Djebbari, Ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports afin d'évoquer la situation de l'aéroport Cannes-Mandelieu..**

→ → → LEXIQUE

AÉROPORT CANNES-MANDELIEU

- Accueil de l'aviation de tourisme et d'affaires
- Accueil des missions de secours, de surveillance des forêts et de lutte contre les incendies
- Développement de l'enseignement et formation théorique et pratique aux métiers du transport aérien

Les différents trafics

- Aviation légère (tourisme, loisirs, écoles de pilotage)
Principalement des monomoteurs et bimoteurs
- Aviation d'affaire
Principalement des jets
- Aviation d'Etat (avions et hélicoptères)
- Hélicoptères civils

IVR (Instrument Flight Rules) Règles de vol aux instruments

VFR (Visual Flight Rules) Règles de vol à vue

Infos de l'ADNA 06 (Association de Défense contre les Nuisances Aériennes) :
 Été 2020 plus de 20 000 plaintes enregistrées par l'ADNA grâce à l'application web disponible sur leur site <https://plaintes.adna06.fr>