AÉROPORT CANNES MANDELIEU
vous répond

Conscient des nombreuses interrogations que suscite son activité, l'Aéroport Cannes Mandelieu souhaite ici apporter, en toute transparence, des réponses claires aux principales questions que vous, nos riverains, vous posez. Certains voudront les contester, d'autres en savoir plus pour se forger leur propre opinion, en toute indépendance. Nous sommes et resterons à votre écoute pour cela.

"On nous a dit que le trafic Aviation d'Affaires de l'Aéroport Cannes Mandelieu a augmenté de 5 % en 2018."

Faux : Le trafic Aviation d'Affaires sur l'Aéroport Cannes Mandelieu a augmenté de 1 % en 2018. Le trafic global sur la plateforme a dans le même temps, diminué de 1,7 % en 2018.

"L'aéroport s'oppose à l'instauration d'une trajectoire Nord-Ouest."

Faux : L'Aéroport Cannes Mandelieu a toujours soutenu les études de faisabilité pour la diversification des trajectoires, dans le respect des réglementations en vigueur et sous l'autorité de la DGAC et de l'ACNUSA.

"L'aéroport ferait peu de cas de la légitime quiétude des riverains."

Faux : Conscient que les activités de l'aéroport peuvent représenter une gêne pour certains riverains, l'Aéroport Cannes Mandelieu a mis en place de nombreuses actions en vue de réduire les nuisances pour le plus grand nombre. Suite aux remontées des riverains, l'aéroport s'est mobilisé pour faire appliquer nombre de mesures dont :

- Le relèvement au maximum de l'altitude d'approche des avions
- L'interdiction des jets les plus bruyants
- L'instauration d'un repère visuel au niveau du rond-point de la pénétrante de Grasse pour concentrer au maximum les trajectoires dans le couloir aérien
- L'investissement dans des silencieux pour équiper les avions des écoles et aéroclubs.

"Le nombre de plaintes explosent depuis plus d'un an."

Vrai et faux : L'Aéroport Cannes Mandelieu reçoit depuis plus d'un an un nombre exponentiel de plaintes qui émanent d'un nombre restreint de riverains. Il n'y a pas plus de situations justifiant l'envoi d'une plainte qu'auparavant, mais une volonté semble-t-il concertée de la part de certains de gonfler les statistiques. Quoi qu'il en soit, l'Aéroport Cannes Mandelieu tente de répondre à cet afflux et de définir si les plaintes sont justifiées.

"Les trajectoires sont de moins en moins respectées."

Faux : Depuis 5 ans, il est constaté que le nombre d'écarts de trajectoires a diminué.

Au-dessus de la Roquette-sur-Siagne :	**- 36 % pour les avions légers et hélicoptères en vol à vue**
Au-dessus de Mougins :	**- 6 % pour les avions légers et hélicoptères en vol à vue**
Au-dessus de Mouans-sartoux :	**- 11 % pour les avions légers et hélicoptères en vol à vue**

”Les pilotes font vraiment n’importe quoi.”

Faux : Les pilotes ont pour obligation de faire voler leur appareil selon de strictes consignes de sécurité et dans le respect des contraintes environnementales propres à chaque terrain, sous la surveillance des contrôleurs aériens. Pilotes et contrôleurs sont formés régulièrement afin d’assurer la sécurité et le respect des consignes environnementales de chaque vol. Cependant, parce qu’un pilote ne peut pas suivre au mètre près un trait sur une carte, on parle de couloir aérien laissant une certaine latitude, comme expliqué dans le hors-série de Latitude, en mars 2018. C’est la perception, depuis le sol, de cette latitude, qui peut donner l’impression d’un écart.

”L’aéroport n’exerce pas son autorité pour exiger des pilotes une trajectoire précise au-dessus ou en-dehors de certaines zones.”

Vrai et faux : L’aéroport n’a pas cette prérogative et ne peut exercer son autorité qu’auprès des pilotes pour la gestion et le traitement des appareils au sol, au sein de ses infrastructures. En l’air, seule la DGAC est compétente pour fixer des trajectoires aux pilotes, intégrant ou excluant certaines zones de survol, soit par le biais de cartes aéronautiques, soit en temps réel par les contrôleurs aériens pour des raisons de sécurité.

”Les riverains se sont fait avoir avec les 35 tonnes !”

Faux : L’aéroport a interdit 3 types d’appareils bruyants, soit 2,6 % de son trafic Aviation d’Affaires. Dans le même temps, il s’est ouvert à 3 types d’appareils allant jusqu’à 35 tonnes, plus modernes, moins bruyants et qui représentent à ce jour 2,1 % du trafic Aviation d’Affaires.

”Vous n’interdisez par le Piaggio P180 au titre des avions les plus bruyants.”

Faux : L’aéroport n’est tout simplement pas compétent dans ce domaine. La réglementation en vigueur ne permet que de réglementer les jets et non les turbopropulseurs (comme les Piaggio P180). On enregistre entre 80 et 90 survols de P180 au-dessus des terres par an.

”La qualité de l’air est plus mauvaise sous la trajectoire des aéronefs.”

Faux : La campagne menée en mai 2018 par l’organisme indépendant AtmoSud a mis en évidence une qualité de l’air très bonne sous et à proximité des trajectoires des aéronefs. Les points de mesure identifiés comme concentrés en polluants sont ceux situés proches des voies de circulation automobile. A l’inverse, là où il y a des avions mais peu de trafic routier, les concentrations sont très faibles.

Vous avez des questions, vous désirez des précisions, vous souhaitez connaître l’origine des chiffres que nous produisons ?

Claire Rousseau Chargée d’Etudes d’Environnement et Relation Riverains - claire.rousseau@cote-azur.aeroport.fr