



**SECRETARIAT D'ÉTAT
CHARGÉ DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Paris, le 01 JUIL. 2020

Le secrétaire d'État

Réf : A20007023-D20008235

Monsieur David LISNARD
Président de la communauté d'agglomération
de Cannes Pays de Lérins (CACPL)
CS 50054
06414 CANNES CEDEX

Onu Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu appeler l'attention de Mme Elisabeth BORNE, ministre de la Transition écologique et solidaire, qui m'a chargé de vous répondre, sur les conséquences de l'arrêté du 5 août 2019 modifiant l'arrêté du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu.

Ainsi que vous le savez, un plan d'action ambitieux a été engagé par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) fin 2018 puis présenté lors de la commission consultative de l'environnement (CCE) du 7 juin 2019. Ce plan tient compte des instructions du préfet des Alpes-Maritimes qui avait demandé un renforcement des mesures environnementales autour de l'aéroport de Cannes-Mandelieu, après de nombreuses sollicitations des élus cannois et des associations de riverains.

Des restrictions environnementales ont ainsi été étudiées et mises en place dès l'été 2019 par la publication de cet arrêté modificatif. Celui-ci avait préalablement reçu un vote favorable lors de la CCE du 7 juin 2019 (unanimité moins la voix de l'Association de défense contre les nuisances aériennes (ADNA) et avait fait l'objet d'une consultation publique menée entre le 24 juin et le 15 juillet 2019.

Cet arrêté a renforcé les contraintes sur les tours de piste et a ajouté, pour les vols aux instruments (jets d'affaires notamment), des possibilités de sanction en cas de non-respect dans le plan vertical de la trajectoire dite « vent arrière VPT 17 ».

Un premier bilan de son application a été présenté par la DGAC aux associations de riverains à l'occasion d'un groupe de travail (GT) technique organisé le 4 octobre 2019, sous la présidence de la sous-préfète de Grasse. Concernant le respect dans le plan vertical de la trajectoire « vent arrière VPT 17 », quatre dossiers de manquement sont en cours de transmission à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). Concernant la surveillance des tours de piste, des contrôles inopinés ont été menés par la gendarmerie des transports aériens et aucun manquement n'a été à déplorer.

A l'occasion d'un deuxième GT technique organisé le 15 janvier 2020, un représentant de riverains a fait part de son ressenti d'une forte augmentation des nuisances au niveau de Cannes La Bocca à partir de fin août 2019 du fait de l'aviation légère.

Suite à cette intervention, l'exploitant de l'aéroport de Cannes a mené une étude statistique pour comparer les survols du centre de Cannes La Bocca entre septembre 2018 et septembre 2019. Ces résultats, communiqués aux associations de riverains le 5 février 2020, n'ont montré aucune dégradation de la situation : il y a eu moins de passages au-dessus de La Bocca (1402 passages en septembre 2019 contre 1780 passages en septembre 2018) et ils ont été en moyenne plus haut (361 mètres en 2019 pour 330 mètres en 2018).

Par ailleurs, si l'arrêté du 5 août 2019 n'a pas exclu la possibilité de réaliser des tours de piste dits « à basse hauteur » qui étaient déjà autorisés pour l'aviation légère, il a eu pour objet de formaliser les contraintes applicables (limitation du nombre de tours consécutifs, restrictions supplémentaires pour les aéronefs non basés, interdiction entre 12h00 et 14h00 les samedis et dimanches en été...) sans créer de nouvelles sources de nuisance sonore. Ainsi, selon les données établies par l'exploitant de l'aéroport, le nombre de passages d'aéronefs en dessous de 600 pieds au-dessus de Cannes La Bocca a été ramené à 15 pour tout le mois de septembre 2019, contre 23 en septembre 2018.

Conscient de la complexité du sujet, la sous-préfète de Grasse avait décidé de convoquer un nouveau GT technique en avril 2020 destiné à évoquer les procédures et règles applicables pour les tours de piste. Du fait de la crise sanitaire en cours, ce GT technique n'a pu se tenir mais sera reprogrammé dès que possible.

Vous demandez par ailleurs l'alignement de la hauteur de survol des monomoteurs sur celle des jets. Le rehaussement des hauteurs de survol a déjà été étudié par les services de la DGAC. Cela a permis par exemple le relèvement à 2000 pieds de la procédure dite « VPT 17 » des jets et des monomoteurs en vol aux instruments. Les études ont toutefois conclu qu'un relèvement généralisé du tour de piste des monomoteurs en vol à vue aurait affecté de nouveaux riverains en zone urbaine.

Je vous confirme l'engagement de l'État à continuer d'étudier et à mettre en œuvre les mesures les plus adaptées et équilibrées possible, tenant compte à la fois des activités de l'aéroport et des demandes de maîtrise des nuisances sonores et environnementales. Conformément aux engagements pris lors de la dernière CCE, des travaux sont en cours, que ce soit pour définir une trajectoire pour les jets passant par le nord-ouest utilisant les toutes dernières avancées en matière de guidage satellitaire, ou pour, en fonction du bilan qui sera tiré de l'application de l'arrêté du 5 août 2019, prévoir l'extension de l'utilisation de « CALIPSO », qui permet une classification sonore pour les avions légers. Vous serez tenu au courant de l'avancée de ces sujets complexes mais prometteurs.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes salutations les plus sincères.

Jean-Baptiste DJEBBARI

