

AC 23102184

**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

Liberté  
Égalité  
Fraternité




**La directrice de la sécurité de l'aviation civile sud-est**

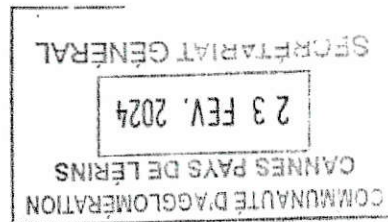
Aix en Provence, le 19 février 2024

Direction générale de l'aviation civile  
Direction de la sécurité de l'aviation civile  
Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est

**Monsieur David Lisnard**  
Président de l'Agglomération Cannes Lérins  
Maire de Cannes  
Président de l'Association des Maires de France  
CS 50 044 – 06414 CANNES Cedex

GED LERINS n° 74952

Votre Réf. : courrier 2023/D/5441 du 21/12/2023



Monsieur le Président,

Par courrier en date du 21 décembre 2023, vous avez appelé l'attention de la direction de la sécurité de l'aviation civile sud-est (DSAC-SE) concernant la bonne exécution de l'arrêté du 9 mai 2022, portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu et avez également fait part d'une demande de révision de ce dernier.

L'aérodrome de Cannes-Mandelieu est un atout majeur pour le bassin cannois. Ce terrain d'aviation d'affaires et d'aviation générale, légère et sportive est le siège de nombreuses activités, notamment de formation et de pilotage. Il est également un outil de développement économique, accueillant des entreprises et des projets d'avenir.

L'insertion de cet aérodrome dans son environnement est depuis de nombreuses années un sujet sensible. Son avenir et son développement ne pourront se réaliser qu'en continuant à intégrer au mieux la sensibilité environnementale croissante et légitime de la société.

L'aéroport de Cannes-Mandelieu est soumis, depuis 1995, à un arrêté de restrictions qui a toujours été, au fur et à mesure de ses évolutions, parmi les plus stricts de France.

Lors de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) du 25 novembre 2020, le lancement d'une nouvelle concertation dédiée à la question des tours de piste a été acté, avec pour objectif fixé d'aboutir à de nouvelles règles et restrictions plus lisibles et répondant davantage à l'équilibre attendu entre les utilisateurs de l'aéroport et les riverains.

Un important travail de concertation a ainsi été mené tout au long de l'année 2021 avec toutes les parties prenantes : exploitant aéroportuaire, associations de riverains, représentants des usagers et élus. Ce projet d'arrêté a ensuite fait l'objet d'une présentation pour avis à la CCE qui s'est tenue le 8 décembre 2021. La CCE s'est alors prononcée en majorité favorablement, la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL) ayant notamment voté pour. Ce projet d'arrêté a enfin été mis à la disposition du public.

Ces étapes ont permis une signature du nouvel arrêté le 9 mai 2022, celui-ci a notamment introduit :

- l'extension de la durée de la période estivale de renforcement des restrictions ;
- le renforcement des restrictions pour les aéronefs non basés ;
- la différenciation entre les aéronefs basés, fondée sur la classification CALIPSO (classification acoustique pour les avions légers), à compter du 15 juin 2023 ;

- l'interdiction des tours de piste basse hauteur en piste 04/22 ;
- l'instauration d'une plage sans tours de piste (à l'exception des aéronefs à propulsion électrique) les dimanches et jours fériés pendant la période estivale entre 12h et 15h.

La France est le premier pays à avoir développé la classification sonore CALIPSO pour les avions légers, fondée sur des mesures prises en situation réelle de vol et exprimées au moyen d'un indice de performance sonore défini en référence au bruit maximal d'une conversation (68 décibels). Avec ce nouvel arrêté, l'aéroport de Cannes-Mandelieu est devenu le deuxième aéroport à mettre en place cette classification CALIPSO et à prévoir la compétence de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) en matière de sanctions administratives en cas de non-conformité aux restrictions associées pour les tours de piste.

L'objectif ainsi visé à travers ce nouvel arrêté est de restreindre les tours de piste effectués pour de la formation sur Cannes aux seuls aéronefs basés et bien classés au niveau acoustique.

Ce nouvel arrêté, qui maintient également en son sein toutes les restrictions qui avaient été décidées ces dernières années pour réduire les nuisances, porte donc une ambition forte et confirme à nouveau le statut de l'aéroport de Cannes comme l'un des plus contraints et réglementés de France.

Dès 2022 un important travail a été mené par toutes les parties prenantes pour que les avions basés à Cannes puissent obtenir rapidement leur classification CALIPSO. Si 75 % des avions en moyenne peuvent être classés par équivalence, certains doivent faire l'objet de campagnes de mesures sur site. Un nouveau site de mesures a ainsi été spécialement ouvert en 2022 sur l'aérodrome d'Aubenas pour répondre aux besoins des aéronefs basés dans le sud-est. Quatre campagnes de mesures ont pu être organisées en 2022 et 2023 permettant de classer la majorité des aéronefs des aéroclubs et écoles de pilotage cannois et ainsi d'assurer une mise en œuvre effective du critère CALIPSO au 15 juin 2023, date prévue par l'arrêté.

Par ailleurs, un processus systématique et consolidé a été défini entre la DSAC-SE, le service de navigation aérienne sud-est (SNA/SE) et l'exploitant de l'aéroport pour identifier tous les cas de manquements potentiels à l'arrêté et, si confirmés, enclencher le processus de notification auprès de l'ACNUSA.

Ce travail de contrôle a abouti à la notification à l'ACNUSA de 28 procès-verbaux en 2022 et 9 procès-verbaux en 2023 (chiffre qui pourra encore augmenter, toutes les analyses 2023 n'étant pas terminées).

Ces nouvelles restrictions introduites en 2022 concernant les tours de piste s'ajoutent à d'autres manquements également relevés depuis plusieurs années sur l'aéroport de Cannes en cas de non-respect des marges acoustiques requises pour les jets ou de non-respect de l'altitude de vent arrière pour les aéronefs opérant la procédure dite « VPT ».

Les montants des amendes ACNUSA sont généralement significatifs. Ainsi, l'ACNUSA a prononcé en 2022 un total d'amendes atteignant, pour les seuls cas cannois, 103 750 euros en 2022 (pour 14 dossiers traités) et 86 000 euros en 2023 (pour 18 dossiers traités). Concernant plus spécifiquement les nouveaux manquements relatifs aux règles pour les tours de pistes, les six premières sanctions prononcées par l'ACNUSA ont été comprises entre 500 et 4000 euros, montants dissuasifs pour des structures de type aéroclubs ou écoles de pilotage et pouvant augmenter par la suite en cas de récidives.

Les bilans de ces contrôles et des manquements relevés sont systématiquement présentés lors de chaque CCE ordinaire mais aussi lors des groupes de travail organisés régulièrement par la sous-préfecture.

Lors de ces réunions, auxquelles s'ajoutent de nombreux échanges et rencontres bilatérales avec les associations de riverains ADNA et SID, des explications détaillées sont régulièrement fournies, sur les plans réglementaire et opérationnel, en réponse à certaines interrogations comme le respect des altitudes, la caractérisation des tours de piste basse hauteur, les marges réglementaires devant être prises en compte.

Un travail spécifique a notamment été récemment mené avec l'association ADNA afin de confronter le processus de contrôle de l'Etat aux anomalies remontées par leurs propres moyens et analyses. Il a ainsi pu être confirmé que les vols détectés par l'ADNA sont aussi détectés par les services de l'aviation civile. Ceux-ci ont accès à des éléments supplémentaires leur permettant d'aller plus loin dans le travail d'analyse : statut du vol, procédure en service, information à jour sur les classements CALIPSO, transcription des échanges radio, etc. Ces éléments expliquent pourquoi, au final, certains des événements relevés par l'ADNA ne constituent pas des manquements.

Les remontées de l'ADNA ont par ailleurs permis d'identifier la nécessité de lancer des actions spécifiques concernant le respect du décret n° 2010-1226 du 20 octobre 2010 portant limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population et facilitent l'identification de certaines récurrences.

Je peux donc confirmer, sur la base de ce travail et des résultats obtenus, que l'arrêté du 9 mai 2022 est globalement bien respecté par les usagers et que son contrôle par les services de l'Etat est effectif et aboutit, pour les manquements confirmés, à des amendes prononcées par l'ACNUSA aux montants significatifs.

Vous mentionnez également dans votre courrier que les associations de riverains constatent certains usages dont le caractère est jugé dangereux pour eux, par exemple l'utilisation de la piste 04/22 ou les tours de piste à basse hauteur.

Ces sujets ont fait l'objet de nombreux échanges et discussions avec les associations, notamment dans des groupes de travail où les explications et réponses données ont été reprises dans les comptes-rendus associés.

La sécurité aérienne repose sur la conformité à un important corpus réglementaire applicable dans de multiples domaines dont l'infrastructure de l'aéroport, la formation des pilotes et des contrôleurs aériens, les procédures de maintenance des aéronefs et les règles de l'air.

L'aéroport de Cannes-Mandelieu, qui dispose de deux pistes homologuées, fait, dans ce cadre, l'objet d'une surveillance exercée par les services de la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC). Des audits sont ainsi régulièrement réalisés afin de vérifier la conformité de l'exploitation aux règlements applicables à la plateforme. Les opérateurs basés, les organismes de formation habilités et le service du contrôle aérien font également l'objet d'une surveillance spécifique par la DSAC.

Les dispositions réglementaires applicables pour les opérations menées sur et autour de l'aéroport de Cannes, incluant l'utilisation de la piste 04/22 ou les tours de piste à basse hauteur en piste 17/35, sont donc appliquées et contrôlées conformément aux exigences requises.

En outre, les services de l'Etat ont porté une attention particulière aux usages spécifiques ayant fait l'objet de remontées régulières des associations sur le plan des nuisances. C'est pour cette raison que l'arrêté du 9 mai 2022 a introduit des restrictions fortes concernant les tours de piste à basse hauteur. Ces derniers sont désormais interdits en piste 04/22 et, sur la piste 17/35, autorisés aux seuls aéronefs basés, ayant une bonne performance sonore (au moins C dans la classification CALIPSO) et seulement pour de la formation et de l'entraînement avec instructeur à bord.

Concernant l'utilisation de la piste 04/22, les statistiques présentées ont confirmé que cette dernière est utilisée de manière marginale par les avions et représente ainsi en moyenne moins de 3 % du trafic d'aviation légère. Les décollages vers l'est de cette piste (orientés vers Cannes La Bocca) sont encore plus rares : à titre d'exemple seulement 12 ont été comptabilisés par l'exploitant entre mai et septembre 2023 représentant 0,22 % des décollages de Cannes sur la même période. Cette piste secondaire reste en revanche indispensable à la sécurité des avions légers notamment en cas de fort régime de vent d'ouest.

Vous faites également référence dans votre courrier à certains accidents récents d'aviation légère. La sécurité aérienne repose aussi sur un système de retour d'expérience fondé sur les analyses des incidents et des accidents. Aussi des enquêtes du Bureau d'Enquêtes et d'Analyse pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) ont-elles été ouvertes pour les derniers accidents en aviation générale, dont celui concernant un hélicoptère au large de l'aéroport de Cannes. Les éventuelles recommandations qui en ressortiront seront prises en compte par les différents acteurs concernés selon le processus applicable. De manière plus générale tous les professionnels de l'aérien sont soumis à des obligations de notifications des événements. A ce titre, un retour d'expérience constant est assuré par les notifications des aéroclubs vers leur système fédéral (Fédération Française Aéronautique) et vers la DSAC, qui les examine, identifie les risques et prend des actions de prévention.

Enfin, la formation et l'entraînement au pilotage avion constituent également des moyens en réduction des risques. Il n'est pas nécessairement simple de relocaliser de telles activités et les études à mener pour envisager d'éventuelles mesures durcissant celles récemment prises en 2022 peuvent être complexes.

Pour rappel, il avait été formellement rappelé lors de la CCE du 8 décembre 2021, au cours de laquelle le nouvel arrêté de restrictions avait été mis au vote, que ce dernier avait vocation à s'inscrire dans une nécessaire pérennité

pour, dans un premier temps donner le temps aux acteurs de s'adapter aux nouvelles consignes, puis dans un second temps être en capacité d'en mesurer objectivement les impacts et d'en tirer les conclusions associées.

Après une entrée en vigueur de ce nouvel arrêté en mai 2022 et une classification CALIPSO applicable depuis juin 2023, la première étape d'adaptation et de mise en œuvre par tous les acteurs a été assez récemment franchie avec succès.

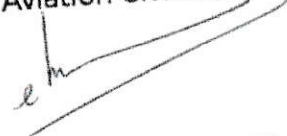
Il s'agit donc désormais, sous l'égide et l'observation des instances formelles prévues à cet effet (CCE et GT associés), de mener collectivement la deuxième étape annoncée, à savoir la mesure objective des effets de ces nouvelles restrictions.

Toute possibilité de nouvelle évolution pourra alors ensuite être examinée sur des bases étayées, et soumise aux instances et services qui devront se prononcer sur son opportunité et son efficacité.

Comme j'ai pu le confirmer à votre directeur de cabinet lors de la rencontre qui s'est tenue en votre mairie en septembre dernier, soyez donc assuré de notre engagement pour poursuivre le travail permettant d'intégrer au mieux la sensibilité environnementale croissante et légitime des riverains de l'aéroport de Cannes. Comme convenu lors de cette même rencontre, nous veillerons à ce que vos services continuent à être tenus informés et associés aux discussions et travaux en cours et à venir.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Directrice de la Sécurité  
de l'Aviation Civile Sud-Est

  
Emmanuelle BLANC