



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 16 DEC. 2015

Requie Co 2312

Le directeur général

N° 15 12 86 DG

Monsieur le Président,

Par lettre du 7 septembre 2015, vous avez bien voulu appeler mon attention sur la mise en œuvre de l'arrêté de restriction modifié applicable à l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Vous souhaitez que soit rapidement mise en place la nouvelle trajectoire dite Nord-Ouest et que les trajectoires soient maîtrisées.

La régulation des avions à turboréacteurs par l'émission sonore, qui est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2015, vise à imposer, de jour, à Cannes-Mandelieu le niveau maximum de bruit imposé la nuit sur l'aéroport de Nice. Il s'agit de la régulation la plus sévère en France, qui permet de ne plus accepter les jets les plus bruyants à Cannes-Mandelieu.

Concrètement, trois types d'appareils plus lourds mais dont les performances acoustiques sont meilleures que celles d'appareils accueillis précédemment pourront désormais atterrir sur l'aéroport : il s'agit du Falcon 7X, du CRJ 200 et du GFL 4. A l'opposé, trois types d'appareils sont dorénavant interdits, du fait de leurs performances acoustiques : il s'agit du Beech 400, du Falcon 50 et du Cessna Citation 650.

Sur la question des trajectoires, le relèvement de 200 pieds de la trajectoire empruntée par les avions rejoignant l'aéroport par la terre (VPT 17) vise à réduire le bruit perçu mais cette mesure a nécessité certains ajustements des procédures aéronautiques : son entrée en vigueur est maintenant envisagée au cours du premier trimestre 2016.

Dans le même temps, la mise en place du point A sur cette même procédure, au niveau du rond-point de la pénétrante de Mouans-Sartoux sur les cartes aéronautiques, contribuera à une meilleure précision de la trajectoire des avions.

Ces premières dispositions, combinées avec un suivi plus précis des trajectoires de moindre impact sonore par l'exploitant aéroportuaire, comme convenu dans la charte d'engagements adoptée lors de la dernière réunion de la commission consultative de l'environnement (CCE), devraient concourir à une meilleure maîtrise des nuisances sonores.

Monsieur J.C. BOSCHEL
Président de l'association de défense
Contre les nuisances aériennes
127, rue de la Fontaine
06550 LA ROQUETTE SUR SIAGNE

Les études nécessaires pour envisager la diversification des procédures d'approche, notamment par le Nord-Ouest, afin de disposer d'alternatives au circuit actuel d'approche de l'aéroport par la terre, ont été lancées dès le mois de mai et vont être poursuivies. Ce processus est complexe car il remet en cause l'organisation actuelle de la circulation aérienne pour les aérodromes de Nice et Cannes mise en œuvre en étroite collaboration avec le centre en route de la navigation aérienne Sud Est (CRNA SE) en novembre 2010 et interfère avec la gestion des activités des zones de la Défense (Le Luc et Canjuers) ainsi qu'avec les activités vélivoles de Fayence. Les premiers groupes techniques sont cependant déjà au travail.

Enfin, les pilotes qui, auparavant, ne suivaient pas - sauf impératifs de sécurité - les trajectoires préconisées recevaient de simples messages électroniques. Désormais, ils recevront un courrier officiel leur signalant qu'ils ont suivi une trajectoire non respectueuse de l'environnement urbain.

Je suis très sensible à ce que la mise en œuvre et le respect de la réglementation environnementale en général, et celle applicable sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu en particulier, contribuent au bien-être des riverains.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Patrick GANDIL

