ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

aéroports

Question orale n° 1246

Texte de la question

M. André Aschieri attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'aéroport de Cannes - Mandelieu situé au coeur d'une zone urbanisée. Les survols, lors des manoeuvres d'approche, génèrent des nuisances sonores insupportables et présentent un risque grave pour la sécurité des habitants des communes de l'agglomération Cannes - Grasse. Sur les huit premiers mois de l'année 2000, on évalue à plus de mille le nombre d'appareils de plus de treize tonnes ayant survolé les communes de Cannes, Mandelieu, Mougins, Le Cannet, Mouans-Sartoux, Grasse, Pégomas et La Roquette-sur-Siagne, avec des pointes à cent survols, voire plus, certains week-ends. Deux accidents se sont produits aux abords de l'aérodrome. Malgré la taille conséquente des aéronefs, on évalue à un passager et demi par vol la moyenne des personnes transportées (source CCI). Il est inadmissible de troubler la sérénité et la sécurité de 200 000 habitants pour les caprices ou le plaisir de quelques-uns. Cette situation est consécutive à l'arrêté ministériel du 16 novembre 1995 qui autorisait, à compter du 9 décembre 1995, l'accès à l'aéroport de Cannes - Mandelieu à des aéronefs dont la masse maximale peut atteindre vingt-deux tonnes. Aujourd'hui, l'ensemble de la population est mobilisé contre les nuisances. L'Association de défense contre les nuisances aériennes (ADNA) et l'Association de défense de l'environnement et du cadre de vie (ADEC) saisissent régulièrement les pouvoirs publics. Il souhaite donc connaître les initiatives qu'il compte prendre, d'une part, pour annuler l'arrêté du 16 novembre 1995 et ramener ainsi la masse maximale autorisée des aéronefs à treize tonnes, limiter à 80 000 (trafic actuel) le nombre de mouvements annuels autorisés sur cet aérodrome ; d'autre part, pour permettre à toutes les communes survolées par les manoeuvres d'approche des appareils ainsi qu'aux élus locaux d'être admis à siéger comme membres titulaires au sein de la commission consultative de l'environnement qui va être mise en place.

Texte de la réponse

M. le président. M. André Aschieri a présenté une question, n° 1246, ainsi rédigée:
«M. André Aschieri attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu situé au coeur d'une zone urbanisée. Les survols, lors des manoeuvres d'approche, génèrent des nuisances sonores insupportables et présentent un risque grave pour la sécurité des habitants des communes de l'agglomération Cannes-Grasse. Sur les huit premiers mois de l'année 2000, on évalue à plus de mille le nombre d'appareils de plus de treize tonnes ayant survolé les communes de Cannes, Mandelieu, Mougins, Le Cannet, Mouans-Sartoux, Grasse, Pégomas et La Roquette-sur-Siagne, avec des pointes à cent survols, voire plus, certains week-ends. Deux accidents se sont produits aux abords de l'aérodrome. Malgré la taille conséquente des aéronefs, on évalue à un passager et demi par vol la moyenne des personnes transportées (source CCI). Il est inadmissible de troubler la sérénité et la sécurité de 200 000 habitants pour les caprices ou le plaisir de quelques-uns. Cette situation est consécutive à l'arrêté ministériel du 16 novembre 1995 qui autorisait, à compter du 9 décembre 1995, l'accès à l'aéroport de Cannes-Mandelieu à des aéronefs dont la masse maximale peut atteindre vingt-deux tonnes. Aujourd'hui, l'ensemble de la population est mobilisé contre les nuisances. L'Association de défense contre les nuisances aériennes (ADNA) et l'Association de défense de l'environnement et du cadre de vie (ADEC) saisissent régulièrement les pouvoirs

publics. Il souhaite donc connaître les initiatives qu'il compte prendre, d'une part, pour annuler l'arrêté du 16 novembre 1995 et ramener ainsi la masse maximale autorisée des aéronefs à treize tonnes, limiter à 80 000 (trafic actuel) le nombre de mouvements annuels autorisés sur cet aérodrome; d'autre part, pour permettre à toutes les communes survolées par les manoeuvres d'approche des appareils ainsi qu'aux élus locaux d'être admis à siéger comme membres titulaires au sein de la commission consultative de l'environnement qui va être mise en place.»

La parole est à M. André Aschieri, pour exposer sa question.

M. André Aschieri. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, l'aéroport de Cannes-Mandelieu est situé au coeur d'une agglomération urbanisée. C'est presque un aéroport de centre-ville, ce qui est unique en France.

Les survols, lors des manoeuvres d'approche, génèrent des nuisances sonores insupportables et présentent un risque grave pour la sécurité des habitants de l'agglomération Cannes-Grasse. On évalue à plus de mille, avec des pointes de cent durant certains week-ends, le nombre d'appareils de plus de treize tonnes ayant survolé les communes de Cannes, Mandelieu, Mougins, Le Cannet, Mouans-Sartoux, Grasse, Pégomas et La Roquette durant les huit premiers mois de l'an dernier.

Deux accidents graves se sont produits aux abords de l'aérodrome, heureusement pour de petits appareils.

Malgré la taille conséquente des aéronefs, on évalue, selon les documents fournis par la chambre de commerce et d'industrie, à seulement un passager et demi par vol la moyenne des personnes transportées. Nous sommes donc très loin du transport en commun. Il est moralement inadmissible de troubler la sérénité et la sécurité de quelque 200 000 habitants pour les caprices ou le plaisir de quelques-uns.

Cette situation est consécutive à l'arrêté ministériel du 16 novembre 1995 qui a porté de treize à vingt-deux tonnes la masse maximale des avions autorisés à accéder à cet aéroport.

Aujourd'hui, l'ensemble de la population est mobilisée contre les nuisances provoquées. Des pétitions, des manifestations ont lieu régulièrement. Le mécontentement est profond: l'Association de défense contre les nuisances aériennes et l'Association de défense de l'environnement et du cadre de vie saisissent régulièrement les pouvoirs publics.

Je souhaiterais donc connaître les initiatives que vous comptez prendre, monsieur le ministre, pour annuler l'arrêté pris par M. Pons en 1995 et ramener ainsi la masse maximale autorisée à treize tonnes; pour permettre à toutes les communes survolées par les manoeuvres d'approche d'être admises à siéger comme membres titulaires au sein de la commission consultative de l'environnement en cours de formation, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui; enfin, pour limiter à 80 000 - trafic actuel - le nombre annuel de mouvements.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, vous avez eu raison de souligner que les deux accidents que vous avez cités concernent en fait des avions monomoteurs légers de tourisme, dont un de collection: le premier, indépendant de l'existence d'un aérodrome à proximité, a eu lieu près du péage autoroutier des Adrets; le second est dû à un arrêt moteur avant l'atterrissage, contraignant le pilote à se poser sur l'eau pour quitter le survol de Mandelieu. Dans les deux cas, il n'y a eu fort heureusement ni mort, ni blessé, ni dégâts aux tiers.

Pour revenir au problème que vous soulevez, monsieur le député, je souligne d'abord que l'activité de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu est strictement cantonnée à l'aviation de tourisme et d'affaires. C'est pourquoi le nombre de passagers par avion ne peut être que faible. Il serait plus élevé si l'aéroport était ouvert à des avions plus importants pouvant transporter davantage de passagers. Néanmoins son impact, sur l'économie et sur l'emploi, n'est pas négligeable dans la région. Les retombées financières ont été estimées à 1,4 milliard de francs en 1999.

Cependant, son utilisation est réglementée par un arrêté du 6 décembre 1995 - et non du 6 novembre, me semble-t-il - qui la limite aux besoins de l'aviation générale, spécialement de l'aviation de tourisme et en précise les conditions afin de maîtriser le problème des nuisances sonores occasionnées.

Ainsi, il est fermé la nuit et des activités comme la voltige n'y sont pas permises. Les avions utilisés pour la formation ont été équipés de dispositifs d'échappement avec silencieux et les procédures de circulation aérienne revues pour minimiser l'impact au sol de leur activité. De plus, les pilotes ont été sensibilisés au respect de l'environnement par une charte de qualité qui leur a été diffusée. Une charte de bonnes relations entre l'association ADNA et les aéroclubs a été signée.

Les transports commerciaux réguliers et les avions dont la masse maximale au décollage est supérieure à vingt-

deux tonnes y sont interdits, mais j'ai bien entendu que vous souhaitiez que l'on en revienne à treize tonnes.
M. André Aschieri. Cela ne fait pas beaucoup de passagers !
M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Evidemment et plus vous réduirez la masse des avions autorisés, moins vous aurez de passagers par avion. Il ne faut pas utiliser un argument et son contraire ! Sont également interdits les avions les plus bruyants, ceux dits du chapitre II, ce qui est une mesure unique en France. Il, convient d'avoir présentes à l'esprit les mesures de bruit réalisées sur place en 1994, car elles ont montré que la gamme des avions de treize à vingt-deux tonnes était globalement moins bruyante que celle des avions plus légers. Je ne suis pas un spécialiste, mais cet aspect de la question me semble intéressant.
De nouvelles mesures de bruit pour évaluer l'impact réel du trafic autour de l'aérodrome sont actuellement en cours, en collaboration avec les collectivités locales et, dans l'attente de l'installation d'une nouvelle commission consultative de l'environnement, prévue par la loi du 12 juillet 1999, le préfet a créé un groupe de travail avec les représentants des associations de riverains, les élus et les administrations concernées.
Avant d'envisager tout plafonnement du nombre de mouvements, il convient d'attendre les propositions, en matière de limitation des nuisances, que fera à la commission le groupe de travail qui a constitué, à cet effet, une mission de facilitation associant tous les partenaires intéressés.
Le dialogue en cours, auquel vous êtes invité à participer et que vous souhaitez, doit être poursuivi pour garantir une utilisation de cette infrastructure en toute sécurité et dans le respect de l'environnement. Je crois d'ailleurs que ces enjeux vont de pair.
M. le président. La parole est à M. André Aschieri.
M. André Aschieri. Je vous remercie, monsieur le ministre, mais je ne suis pas totalement satisfait parce que le vrai problème découle de l'arrêté Pons qui a porté de treize à vingt-deux tonnes la masse des avions autorisés. Riverain de l'aéroport, je peux vous assurer qu'il y a une sacrée différence.
Cela étant, il est exact que des améliorations ont été apportées pour les petits appareils avec l'installation de silencieux à 25 000 francs l'unité. Cependant, dans le même temps, a été autorisé l'accès d'avions plus importants, des biréacteurs qui font peur à la population parce qu'ils volent bas. Leur rayon de braquage étant très large, ils survolent aussi davantage d'agglomérations, ce qui génère un sentiment d'inquiétude. Si l'on revenait aux avions de treize tonnes, tout le monde serait satisfait.

Données clés

Auteur : M. André Aschieri
Circonscription : Alpes-Maritimes (9e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 1246
Rubrique : Déchets, pollution et nuisances
Ministère interrogé : équipement et transports
Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 25 décembre 2000, page 7213
Réponse publiée le : 10 janvier 2001, page 10
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 25 décembre 2000