



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 14ème législature

### aéroports

Question orale n° 1658

#### Texte de la question

Mme Michèle Tabarot attire l'attention de Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, sur les évolutions en cours à l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Le dialogue constructif qui a toujours prévalu entre cette structure, les élus et les associations de défense de l'environnement a permis, par le passé, d'obtenir des progrès significatifs pour préserver la tranquillité des riverains. C'était par exemple le cas de la limitation du tonnage des avions autorisés à se poser sur la plateforme. Or le seuil de cette limitation a récemment été augmenté en contrepartie des engagements pris par les aéroports de la Côte d'Azur dans le cadre de la mise en œuvre d'un plan de réduction du bruit. Malheureusement, ce plan tarderait à produire ses effets. Le mécontentement des riverains est en hausse et un nombre plus important de foyers semble touché par des nuisances sonores du fait d'un élargissement des trajectoires. L'une des propositions portées par les associations serait de réduire le nombre d'atterrissages par l'intérieur des terres, aujourd'hui privilégié, afin de lui substituer l'atterrissage par la mer. Elle souhaiterait qu'elle puisse donner son avis sur cette proposition et faire également savoir ce que l'État pourrait entreprendre pour répondre aux inquiétudes des riverains des zones survolées.

#### Texte de la réponse

##### ATTERRISSAGES À L'AÉROPORT DE CANNES-MANDELIEU

**M. le président.** La parole est à Mme Michèle Tabarot, pour exposer sa question, n° 1658, relative aux atterrissages à l'aéroport de Cannes-Mandelieu.

**Mme Michèle Tabarot.** Madame la secrétaire d'État, cette question s'adresse à la ministre de l'écologie, de l'environnement, de l'énergie et de la mer. Elle porte sur l'évolution de l'aéroport de Cannes-Mandelieu.

Le dialogue constructif qui a toujours prévalu entre les élus, les associations et la plateforme a permis par le passé d'obtenir un certain nombre d'avancées pour veiller à la tranquillité et à la sécurité des riverains. Elles sont aujourd'hui remises en cause. Ainsi, la limitation du nombre de mouvements annuels a disparu et le tonnage maximal des avions est passé de 22 à 35 tonnes.

Ces évolutions suscitent une certaine inquiétude, d'autant que les différentes garanties apportées, à l'image du récent plan anti-bruit, tardent à produire leurs effets. Ainsi, durant l'été 2016, le nombre de plaintes a augmenté de 157 % par rapport à l'été 2015.

Ce constat est d'abord lié au fait que la trajectoire privilégiée survole le territoire de sept communes très denses. De plus, les consignes d'approche et les zones sensibles ne sont pas toujours respectées. L'enjeu est non seulement sécuritaire, mais aussi environnemental compte tenu des nuisances sonores générées.

Pour y répondre, il faut d'abord veiller au respect des procédures. Des actions concrètes doivent être engagées

chaque fois qu'elles ne sont pas suivies. L'autre voie d'amélioration concerne les trajectoires. Par le passé, les approches par la mer ont pu représenter jusqu'à 30 % des atterrissages. L'été dernier, le taux n'a été que de 10 %. Il existe donc une marge pour réduire le passage sur les terres. De même, d'autres trajectoires sont actuellement examinées et les conclusions sont attendues.

Madame la secrétaire d'État, pouvez-vous nous dire où en sont les études concernant les possibles évolutions et nous préciser également ce qui, en l'état, pourrait être fait pour réduire les désagréments subis par les habitants des zones survolées ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la biodiversité.

**Mme Barbara Pompili, secrétaire d'État chargée de la biodiversité.** Madame la députée Michèle Tabarot, je vous prie de bien vouloir excuser Mme Ségolène Royal, qui n'a pas pu être présente ce matin et m'a chargée de vous transmettre les éléments de réponse suivants sur les évolutions en cours à l'aéroport de Cannes-Mandelieu.

Un dialogue nourri a effectivement eu lieu entre l'exploitant de l'aéroport de Cannes, les services de la préfecture et de la direction générale de l'aviation civile, les élus et les associations de riverains pour conduire le chantier de révision de l'arrêté de restriction des conditions d'utilisation de l'aéroport de Cannes-Mandelieu.

Dans ce cadre, une démarche collective a été lancée sous l'égide de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Elle a permis de retenir le principe d'une limitation de l'accès des avions sur l'aéroport de Cannes fondée en priorité sur les performances acoustiques des aéronefs plutôt que sur le seul tonnage, comme c'était le cas précédemment.

L'accord trouvé a été formalisé par un nouvel arrêté ministériel de restriction concernant l'aéroport de Cannes publié le 1er octobre 2015 et par la signature d'une charte d'engagement sur des mesures environnementales spécifiques portant notamment sur l'amélioration des trajectoires. Ainsi, depuis le 1er octobre 2015, sont effectivement interdits de vol les avions les plus bruyants – techniquement, ce sont les turboréacteurs certifiés du chapitre 3, selon les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale, avec une marge acoustique cumulée inférieure à 13 EPNdB ou *effective perceived noise decibel*, unité de base du niveau effectif de bruit perçu. En pratique, il en résulte l'interdiction de trois types d'avions qui fréquentaient habituellement l'aéroport de Cannes, d'où la suppression d'environ 250 mouvements de ces types d'avions en 2016.

Une des mesures importantes de la charte d'engagement a été mise en œuvre le 31 mars 2016. Elle a consisté à relever la procédure d'approche aux instruments pour des atterrissages face au sud de 1 800 pieds à 2 000 pieds pour rehausser de 60 mètres le passage des avions au-dessus des zones d'approche de l'aéroport. Une campagne de mesures à partir des différentes stations au sol autour de l'aéroport a permis de constater une réduction de 0,9 à 3,2 décibels du bruit au sol. Le relèvement de trajectoire avait été précédé par la création, dès l'été 2015, d'un nouveau point de passage obligatoire dans la procédure d'approche, pour éviter le survol de certaines zones sensibles identifiées. Le bénéfice de cette action a pu être mesuré par le suivi des trajectoires et présenté en réunions consultatives de l'environnement.

La proposition que vous mentionnez et qui consiste à privilégier les atterrissages par la mer conduirait, parallèlement, à augmenter le nombre de décollages face au nord et la population survolée serait ainsi davantage exposée aux survols d'avions en phase de décollage, au cours de laquelle les moteurs sont à une puissance plus élevée qu'à l'atterrissage. En effet, pour des raisons de gestion du trafic aérien et de sécurité, les décollages et les atterrissages des avions s'opèrent en grande majorité dans le même sens d'utilisation d'une piste. En outre, des raisons opérationnelles de pilotage des avions interdisent d'exploiter une piste par vent arrière significatif. Or, l'aérologie constatée ces dernières années sur l'aéroport de Cannes montre que les vents dominants proviennent du sud ; ils imposent donc des décollages et des atterrissages face au sud. Du fait de ces contraintes, madame la députée, la mise en œuvre d'une telle proposition affecterait fortement les conditions d'exploitation et l'économie de l'aéroport de Cannes.

Les services de l'État restent bien entendu à la disposition des élus locaux et des associations pour poursuivre le dialogue engagé et travailler conjointement sur ces sujets.

**M. le président.** La parole est à Mme Michèle Tabarot.

**Mme Michèle Tabarot.** Vous avez évoqué deux points, madame la secrétaire d'État. D'abord, si un accord a bien été conclu en 2015, un pic très négatif en matière de nuisances aériennes pour tous les habitants du secteur a néanmoins été constaté en 2016. Ensuite, s'il a bien été envisagé, dans le cadre des discussions ayant abouti à la signature d'une charte, de procéder à 30 % des atterrissages par la mer, cette procédure a été peu à peu supprimée. Sa possibilité technique demeure, mais elle dépend en effet de la météo et des vents, donc d'une décision conjointe du pilote et des autorités de l'aéroport. Les élus concernés et surtout les associations ainsi que tous ceux qui ont travaillé sur ce sujet depuis de longues années souhaitent exercer un contrôle plus important et, très concrètement, obtenir la modification de certains points de l'accord afin de continuer à avancer dans le même sens.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Michèle Tabarot](#)

**Circonscription :** Alpes-Maritimes (9<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1658

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** Environnement, énergie et mer

**Ministère attributaire :** Environnement, énergie et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [7 février 2017](#)

**Réponse publiée au JO le :** [15 février 2017](#), page 960

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [7 février 2017](#)