



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile



CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ARRETE MODIFIANT L'ARRETE DU 6 DECEMBRE 1995 PORTANT LIMITATION DES CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AERODROME DE CANNES- MANDELIEU

Synthèse de la consultation du public

AVRIL 2022

Table des matières

01	INTRODUCTION	4
02	GENERALITES	6
2.1	SANTE ET CADRE DE VIE.....	6
2.2	LES CONSTATS ACTUELS SUR LA PLATEFORME : TRAFIC ET TRAJECTOIRES DES AVIONS	7
2.3	LES RESTRICTIONS EN VIGUEUR SUR LA PLATEFORME.....	8
2.4	LES DEMANDES DE MODIFICATION DE LA REGLEMENTATION ET DES PROCEDURES EN VIGUEUR	8
03	LES MODIFICATIONS DE L'ANNEXE CONCERNANT LES TOURS DE PISTE	10
3.1	L'EXTENSION DE LA DUREE DE LA PERIODE ESTIVALE.....	11
3.2	LA PLAGE HORAIRES DES TOURS DE PISTE	12
3.3	LES AERONEFS BASES SUR LA CLASSIFICATION CALIPSO	13
3.4	LES TOURS DE PISTE A BASSE HAUTEUR (VOL DE FORMATION ET D'ENTRAINEMENT).....	14
3.5	LA LIMITATION DU NOMBRE DE TOURS DE PISTE	14
3.6	LES NOUVELLES PROPOSITIONS DE RESTRICTIONS CONCERNANT LES TOURS DE PISTE	15
04	LES MODALITES DE CONCERTATION ET DE CONSULTATION.....	16
05	CONTRIBUTIONS SANS RAPPORT AVEC LE SUJET DE LA CONSULTATION.....	17
06	CONCLUSION	17

01 Introduction

Contexte de la consultation

L'arrêté du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, qui a fait l'objet de plusieurs révisions et notamment en dernier lieu par un arrêté du 5 août 2019, met en œuvre des restrictions figurant parmi les plus strictes en France.

Lors de la Commission consultative de l'environnement de l'aérodrome (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 d'instaurer de nouvelles règles et restrictions plus lisibles et répondant à l'équilibre attendu entre les utilisateurs de l'aérodrome et les riverains.

Un important travail de concertation a ainsi été mené tout au long de l'année 2021 par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) avec toutes les parties prenantes (exploitant aéroportuaire, associations de riverains, représentants des usagers, élus...).

Ce travail a abouti à un projet d'arrêté dont les orientations principales sont les suivantes :

- extension de la durée de la période estivale de renforcement des restrictions (du 15 juin au 15 septembre, au lieu du 1^{er} juillet au 31 août actuellement) ;
- renforcement des restrictions pour les aéronefs non basés ;
- différenciation entre les aéronefs basés fondée sur la classification CALIPSO (avec une entrée en vigueur différée à l'été 2023 pour permettre la réalisation des mesures nécessaires à la classification des appareils en circulation sur la plateforme) ;
- instauration d'une plage sans tours de piste (à l'exception des aéronefs à propulsion électrique basés sur l'aérodrome) entre 12h et 15h les dimanches et jours fériés pendant la période estivale.

Ce projet d'arrêté a fait l'objet d'une présentation **pour avis à la Commission consultative de l'environnement de l'aérodrome qui s'est tenue le 8 décembre 2021**. La CCE s'est prononcée favorablement sur ce projet.

Conformément à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, ce projet d'arrêté a été soumis à la consultation du public pour **une durée de trois semaines, soit du 12 janvier au 3 février 2022**, afin que chacun puisse faire part de ses observations. La consultation a été organisée de façon numérique sur le site internet des consultations du Ministère de la transition écologique :

http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/consultation-public-concernant-le-projet-d-arrete-a2575.html?id_rubrique=8

Après prise en compte des résultats de cette consultation et publication de la présente synthèse, l'arrêté, préalablement soumis à l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), pourra être mis en œuvre d'ici l'été 2022 (à l'exception des mesures différées à l'été 2023).

La présente synthèse vise à exposer les résultats de cette consultation du public et la suite qui lui a été donnée (en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement).

Il est à noter que le mandat de travail validé lors de la CCE du 25 novembre 2020 était de lancer une nouvelle concertation dédiée à la seule question des tours de piste. Le projet présenté répondant à ce mandat spécifique, les contributions portant sur d'autres questions que celle à l'origine du projet seront en conséquence considérées comme en dehors du cadre de la consultation.

Méthodologie d'analyse

- Les contributions déposées sur le site dédié ont été analysées dans leur intégralité.
- Si une même contribution a été déposée par une même personne, le même jour et à la même heure : la contribution a été considérée comme un doublon. Elle n'a pas été prise en compte dans le traitement quantitatif.
- Une contribution peut exprimer un avis sur plusieurs thématiques et différentes mesures prévues par l'arrêté. Dans le cadre du travail d'analyse, ces contributions ont été découpées en plusieurs « expressions ». Ainsi, l'analyse quantitative repose sur le nombre total d'expressions du public sur chacune des thématiques.

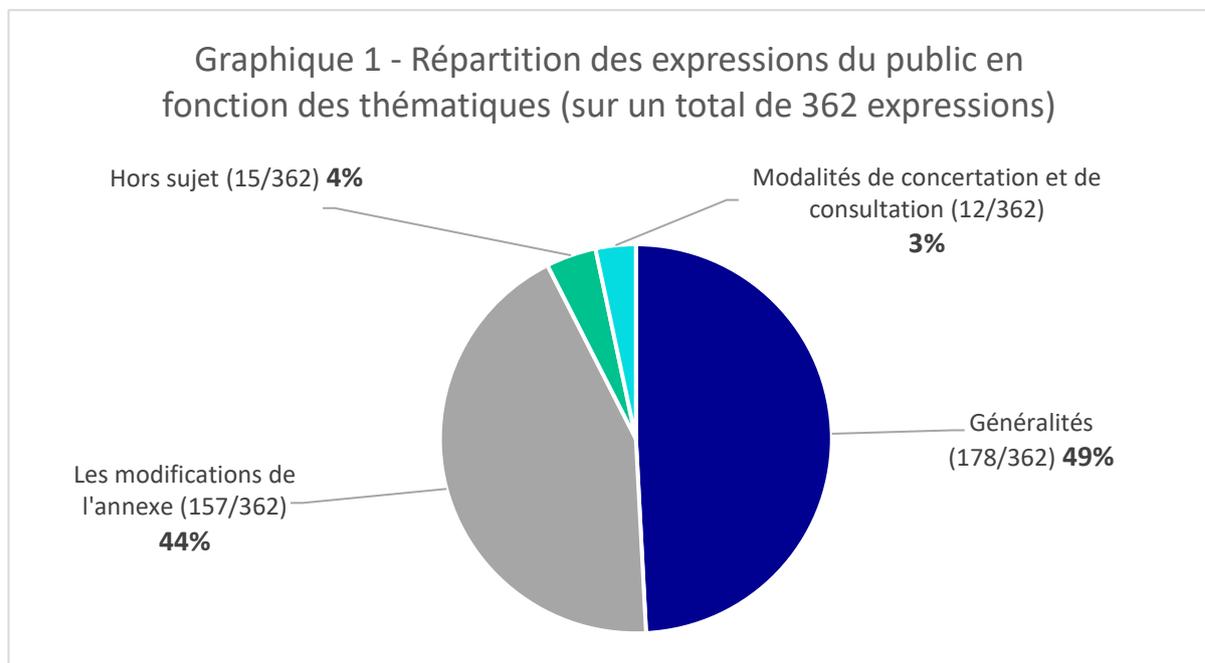
Les chiffres de la participation

- 283 contributions ont été déposées sur la plateforme de la consultation du public, parmi lesquelles 55 doublons ont été retirés des calculs.
- **Ainsi, au total, 228 contributions sont traitées dans la présente synthèse.**

Comme indiqué dans la méthodologie, certaines contributions ont abordé plusieurs thématiques. Ainsi, les 283 contributions sont finalement équivalentes à **362 « expressions »**. L'ensemble de ces expressions du public a été classé en fonction du type de commentaire pour faire l'objet de la présente restitution.

Parmi ces expressions, certaines sont des avis, d'autres des questions. Seules 2 contributions déposées dans le cadre de cette consultation sont des questions.

L'ensemble des expressions du public a également été classé en fonction des thématiques abordées dans l'arrêté. Leur répartition est présentée dans le graphique 1.

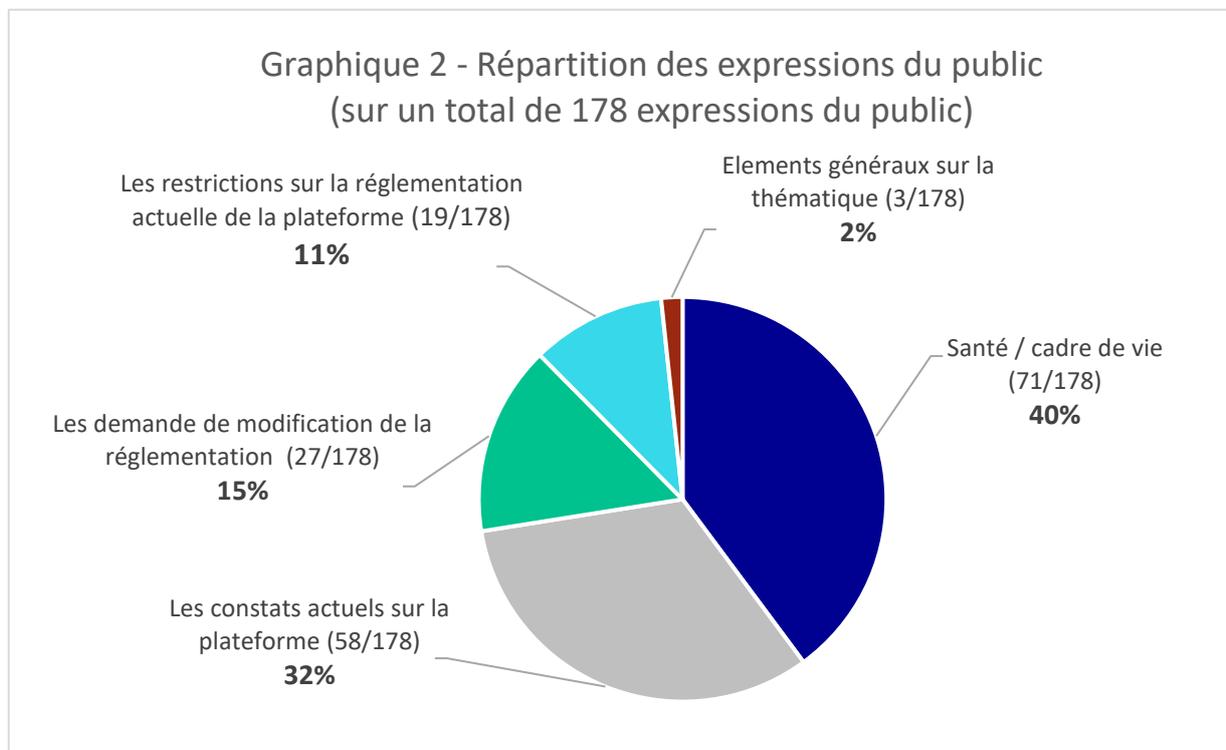


Éléments sur le profil des répondants

Sur les 283 contributeurs, 35 ont précisé leur statut de riverain, 17 ont indiqué prendre la parole en tant qu'acteur du secteur aéronautique et 7 autres ont indiqué prendre la parole en tant qu'associations de riverains. Seul un élu a explicitement précisé son statut. Au total, 18 participants ont mentionné leur lieu de résidence :

- ils résident en majorité à Cannes (13), dont onze d'entre eux dans le quartier de La Bocca ;
- cinq contributeurs vivent dans les communes environnantes de La Roquette-sur-Siagne (3), Tanneron (1) et Mougins (1).

02 Généralités



2.1 Santé et cadre de vie

(A) L'antériorité de l'aéroport

Un nombre important de contributeurs s'est exprimé sur l'ancienneté de l'aérodrome. Ils indiquent qu'il a été construit avant les habitations qui constituent son voisinage. Ainsi, selon ces contributeurs, les riverains se seraient installés en toute connaissance de l'existence de nuisances potentielles et ne seraient ainsi pas légitimes pour exiger une réduction des nuisances.

Parmi les contributeurs exprimant cette idée, certains citent la loi n° 76-1285 du 31 décembre 1976 portant réforme de l'urbanisme (retranscrite à l'article L. 112-16 du code de la construction et de l'habitation), qui, selon eux, « *consacre le principe selon lequel celui qui s'installe à proximité d'une source de nuisances connue ne peut, après coup, se plaindre d'un trouble de voisinage* ».

Certains de ces contributeurs préconisent ainsi de légiférer sur les permis de construire dans les zones concernées par les nuisances et sur les emménagements dans ces zones, notamment en obligeant les baux de ventes à être précis sur les nuisances potentielles liées à la proximité d'un aérodrome. Ils estiment qu'agir auprès des riverains par voie d'information semble être une mesure plus pertinente qu'une réglementation visant à contraindre l'activité aérienne. Certains complètent cet argumentaire en avançant que les avions seraient de moins en moins bruyants et causeraient donc de moins en moins de nuisances.

D'autres contributeurs vont plus loin et souhaitent imposer un contrôle de la croissance démographique dans le périmètre de l'aérodrome.

(B) Témoignages concernant les nuisances

La description des nuisances et les craintes des riverains (d'un éventuel accident, des impacts des nuisances sonores à long terme etc.) sont récurrentes et témoignent d'une cohabitation difficile avec l'aérodrome.

De nombreux riverains ont relevé les nuisances sonores liées à la présence de l'aérodrome, allant jusqu'à les qualifier « *d'inacceptables* ». Celles émises par les avions à réaction seraient particulièrement importantes d'après plusieurs participants. Certains estiment que ces nuisances sonores sont supérieures aux seuils préconisés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). D'autres contributeurs remarquent que le bruit met particulièrement en danger des riverains sujets à des problèmes auditifs ou cardiovasculaires.

Il est à noter que quelques contributeurs minimisent les nuisances sonores, affirmant qu'elles ne justifient pas autant de restrictions. L'un d'eux estime que le bruit d'un avion de classification B d'après la classification CALIPSO correspondrait à « *un niveau entre 2 et 4 fois inférieur au bruit maximal d'une conversation* ». Certains déclarent que l'aérodrome causerait moins de nuisances que le trafic routier (en particulier celui des poids lourds ou des motos). Le trafic routier serait plus bruyant et pourtant moins régulé.

2.2 Les constats actuels sur la plateforme : trafic et trajectoires des avions

Deux positions s'opposent quant aux constats actuels sur la plateforme. Une première position, majoritairement portée par des riverains, témoigne des dysfonctionnements de l'aérodrome, à la source de nombreuses nuisances. Une seconde position, portée par un grand nombre d'usagers de l'aérodrome, cherche à démontrer les efforts réalisés par l'aviation et le caractère infondé de la première position.

Ainsi, une partie des contributeurs témoigne de leurs observations quant aux dysfonctionnements dans l'application des chartes et de la réglementation en vigueur. Pour une grande partie d'entre eux, les nuisances qui en découlent sont nombreuses et croissantes, et dégradent fortement le cadre de vie autour de l'aérodrome. Ces contributeurs estiment que la fréquence des vols a augmenté, parfois jusqu'à « *20 aéronefs par heure entre 5h et 6h* ».

De nombreux contributeurs s'expriment également sur les trajectoires des avions. Certains se déclarent riverains de l'aérodrome et se basent sur des témoignages et des observations. Les zones les plus représentées parmi les contributeurs qui déplorent les nuisances constatées sur la plateforme sont la Croix des Gardes, la Palestre, Mougins, la Roquette sur Siagne et le quartier de La Bocca.

Ces contributeurs remarquent que les trajectoires sont anormalement basses, « *500 pieds parfois 300* » d'après l'un d'eux. Ils estiment également que les trajectoires ne sont pas conformes à la réglementation. L'un d'eux avance « *un non-respect de la trajectoire VPT17* ». D'autres affirment l'apparition d'avions au-dessus de zones jusqu'à peu non survolées, voire interdites de vol (comme en témoigne un riverain de Mouans-Sartoux), et un non-respect très fréquent des trajectoires autorisées. Certains déplorent que ces infractions supposées n'entraînent pas de sanctions à l'encontre des pilotes contrevenants.

Ces contributeurs observent que certains types d'engins créent plus de nuisances. Ainsi, les monomoteurs, les bimoteurs, les avions à réaction et les hélicoptères sont particulièrement désignés comme des sources de nuisances. Un participant remarque également que de nombreux « *avions non classés, ou classés C et D* » circulent fréquemment.

À l'inverse, d'autres contributeurs s'expriment pour mettre en avant les efforts fournis par les usagers de l'aérodrome, et s'inscrivent en opposition aux riverains qui rapportent des nuisances.

Ils estiment que les pilotes font preuve d'un respect exemplaire des trajectoires et démentent que des pilotes puissent emprunter des trajectoires interdites ou enfreindre les procédures d'approche. Ils estiment que la plateforme est d'ores et déjà performante : « *les écoles de pilotage et les aéroclubs ont été félicités à de nombreuses reprises pour le respect des trajectoires et des règles de circulation autour de l'aéroport. Aucune plainte relative au non-respect des règles de circulations aériennes ne concerne l'aviation légère (rapport présenté en CCE)* ».

Ils déclarent également que le trafic des avions légers s'inscrit dans une « *réduction régulière et importante : 20% sur les 10 dernières années* », que les mesures de bruit autour de l'aérodrome révèlent un niveau de bruit acceptable et que la modernisation des flottes basées participe à une réduction du bruit.

Quel est l'état du trafic aérien sur la plateforme ? Quelles sont les sanctions possibles en cas d'infraction à la réglementation ?

Réponse de la DGAC :

Ces sujets (statistiques de trafic, sanctions...) font l'objet d'un suivi et de points de situation très réguliers avec les différentes parties prenantes (usagers, riverains, élus...), à travers l'organisation de différents groupes de travail ou lors des réunions officielles, comme au sein de la Commission consultative de l'environnement (CCE).

Concernant le trafic, ce dernier est resté quasiment stable (+0,2% par an en moyenne) entre 2010 et 2019, dernière année de référence avant la crise sanitaire. Plus particulièrement, les vols d'aviation légère, objets de la présente consultation, ont baissé entre 2010 et 2019 (-1,6% par an en moyenne pour les vols locaux et -1,6% pour les vols de tourisme). Toutes ces statistiques sont depuis en baisse importante du fait de l'impact de la crise sanitaire.

Depuis 1995, l'aérodrome de Cannes est soumis à un arrêté de restrictions permettant de constater des manquements environnementaux.

Depuis l'arrêté du 5 août 2019, en plus des manquements liés à la classification acoustique des aéronefs équipés de turboréacteurs, des manquements ont été relevés contre des aéronefs en régime de vol aux instruments ne respectant pas les altitudes en vent arrière de la trajectoire « VPT 17 ».

Le projet d'arrêté modificatif introduit des nouvelles restrictions concernant les tours de piste (horaires, nombre maximum consécutif...), restrictions qui pourront également faire l'objet de constats de manquements environnementaux.

L'aérodrome de Cannes-Mandelieu est l'un des seuls aérodromes français, avec Toussus-le-Noble et Pontoise, sur lesquels des manquements environnementaux pour les avions légers peuvent être relevés et sanctionnés par l'ACNUSA.

2.3 Les restrictions en vigueur sur la plateforme

Les contributions concernant les restrictions en vigueur sur la plateforme proviennent majoritairement de participants qui estiment qu'elles sont suffisantes, sous réserve qu'elles soient respectées. Pour ces contributeurs, les travaux menés dans le cadre de la Commission consultative de l'environnement (CCE) ont permis la mise en place de bonnes pratiques saluées par les membres de la CCE. Ainsi, les avions basés seraient peu bruyants, les trajectoires et hauteurs de vol adaptées pour le respect des riverains. Certains participants déplorent que l'aérodrome de Cannes-Mandelieu soit le plus réglementé de France avec Toussus-le-Noble. Ainsi, pour ces contributeurs, il conviendrait de ne pas réglementer davantage.

Pour un certain nombre de contributeurs toutefois, la réglementation actuelle n'est pas suffisamment restrictive, et l'arrêté modificatif du 8 septembre 2015 ne paraît pas suffisamment ambitieux. Quelques-uns s'expriment sur la masse limite de 35 tonnes définie par la réglementation. Certains souhaitent qu'une masse limite plus restrictive soit instaurée et que les aéronefs de plus de 30 tonnes soient interdits sur la plateforme ; d'autres estiment que certains engins de plus de 35 tonnes ne respectent pas cette interdiction et souhaitent que des sanctions soient prises.

De plus, certains contributeurs estiment que les restrictions en vigueur sont insuffisantes pour certains types d'engins légers, tels que les avions à réaction ou les bimoteurs. Ainsi, ils souhaitent que les vols des aéronefs de plus de 5,7 tonnes soient davantage réglementés. Les propositions de nouvelles restrictions sont développées dans la partie suivante.

2.4 Les demandes de modification de la réglementation et des procédures en vigueur

Certains contributeurs estiment que l'arrêté en vigueur n'est pas suffisamment protecteur et demandent des mesures supplémentaires concernant la réglementation et les procédures.

(A) Des modifications des trajectoires de vol

Plusieurs contributeurs proposent des modifications des trajectoires de vol des aéronefs afin d'éviter certaines zones particulièrement peuplées pour limiter les nuisances sonores pour les populations riveraines. Ils suggèrent :

- la mise en place, ou a minima une étude, d'une trajectoire par la mer afin d'éviter les zones d'habitation comme cela existe sur l'aéroport de Nice. Cette proposition est particulièrement récurrente dans les contributions du public ;

- l'étude d'une « *nouvelle boucle pour survoler moins d'habitants, plus à l'ouest* » ;
- l'interdiction des vols à basse altitude, en s'inspirant des aéroports de Toussus-le-Noble et Toulouse-Lasbordes où cette pratique est interdite ;
- l'évolution des trajectoires des bimoteurs pour interdire le survol des habitations pour ces engins spécifiques ;
- la mise en place d'un système d'alternance des trajectoires au cours de la journée pour ne pas impacter toujours les mêmes zones d'habitation ;
- l'autorisation d'une liberté de trajectoires pour les approches à moindre bruit plus efficace en termes de bruit et de consommation de carburant.

(B) La réglementation des certains engins particuliers : appareils à réaction et bimoteurs

Le cas des avions à moteurs à réaction est très souvent abordé. Il est reproché à ce type d'engin d'être particulièrement bruyant et polluant, et de ne respecter ni les hauteurs, ni les trajectoires réglementaires, ni les procédures concernant la sortie des trains d'atterrissage. De nombreux contributeurs réclament que les restrictions concernant ce type d'engins soient renforcées : sanction sévère en cas de non-respect de la réglementation, silencieux obligatoire, décollage et approche par la mer, approche à 2500 ft, trajectoire VP17 obligatoire... Certains participants vont plus loin et demandent le report du trafic de ces appareils sur l'aéroport de Nice, voire son interdiction.

D'autres contributeurs estiment que les bimoteurs présentent des nuisances similaires et devraient être réglementés dans les mêmes proportions que les appareils à réaction.

(C) La limitation du trafic

Certains participants proposent de réduire, voire d'interdire le trafic de certains types d'aéronefs : appareils à réaction, hélicoptères, bimoteur, aviation commerciale et aviation légère. Quelques participants souhaitent spécifiquement l'interdiction des vols d'avions non-basés. Certains participants proposent de réduire le trafic de manière générale, particulièrement sur les périodes estivales, tous types d'engins confondus.

Autres demandes de modification de la réglementation

Réponse de la DGAC :

Le mandat de travail validé lors de la CCE du 25 novembre 2020 était de lancer une nouvelle concertation dédiée à la question des tours de piste. Les contributions portant sur des thématiques réglementaires distinctes de celle développée par le projet présenté sont donc en dehors du champ de la consultation. Sur ces sujets, la DGAC prend toutefois note des remarques présentées dans le cadre de ses réflexions en cours.

03

Les modifications de l'annexe concernant les tours de piste

Généralités sur les modifications de l'annexe concernant les tours de piste

Près de soixante-dix contributeurs s'expriment de façon générale sur les modifications de l'annexe de l'arrêté, sans pour autant citer une disposition en particulier.

Une grande majorité d'entre eux expriment un avis défavorable sur ces modifications. Ils regrettent que cet arrêté soit encore plus restrictif pour l'aérodrome de Cannes-Mandelieu qui, bien qu'étant la seule plateforme départementale pour les activités aéronautiques de loisirs, pénalise les pratiquants de ce type d'activité.

Ainsi, la période pour pratiquer des activités de loisirs est déjà limitée aux plages horaires en dehors des heures de travail et ces nouvelles limitations contraignent davantage leur pratique (en week-end et vacances). Par ailleurs, l'ensemble des restrictions relatives aux tours de piste porte préjudice à la formation des pilotes. D'après plusieurs acteurs du secteur aéronautique, les tours de piste sont un exercice indispensable dans le cadre de leur entraînement, peu connu et mal compris par les riverains. Les conséquences de potentielles nouvelles restrictions seraient une augmentation de la prise de risque et une diminution de la sécurité des riverains.

Ainsi, de nombreux contributeurs caractérisent ces restrictions de « *discriminatoires* », « *inadmissibles* » et « *injustifiées* ». L'un d'eux rappelle en effet que de nombreuses actions ont été entreprises ces dernières années pour diminuer les nuisances sonores. Il souhaite que l'arrêté s'inscrive dans « *une stabilité pluriannuelle* » pour donner davantage de temps aux acteurs pour s'adapter et mesurer les améliorations. Globalement, les acteurs du secteur aéronautique regrettent que les efforts fournis par les aéroclubs ne soient pas valorisés et pris en compte par les riverains.

Les contributeurs constatent que l'activité aérienne devient de plus en plus complexe, avec des coûts financiers de plus en plus élevés, rendant le secteur de l'aéronautique inaccessible. Ainsi, l'un d'eux indique que ces restrictions entraînent une aggravation des inégalités sociales car l'aviation légère est pilotée par des « *gens normaux* » et non pas par « *les milliardaires avec leur grand jet* », qui ne sont pas touchés par les restrictions actuelles. L'accumulation de restrictions entrave le développement des métiers de l'aéronautique et la naissance de passions pour ce secteur. À titre d'exemple, un élève pilote craint que des restrictions puissent « *briser son rêve* » de devenir pilote professionnel. De plus, l'aérodrome participe au développement touristique et économique de la région et des départements voisins. Un autre contributeur estime que l'objectif de cet arrêté est politique dans un contexte de transition écologique.

Par ailleurs, un contributeur regrette le caractère discriminatoire des mesures entre les aéronefs basés et non-basés.

Une minorité de contributeurs s'exprime en faveur des nouvelles restrictions prévues. L'un d'entre eux les qualifie de « *raisonnables* » et adaptées pour les riverains survolés par les aéronefs effectuant des tours de piste.

Quelles sont les raisons qui ont mené à l'instauration d'un nouvel arrêté pour règlementer la plateforme ?

Réponse de la DGAC :

L'aérodrome de Cannes-Mandelieu fait l'objet, depuis 1995, d'un arrêté de restrictions qui est parmi les plus stricts de France et qui a déjà été révisé à plusieurs reprises, notamment et en dernier lieu en 2019 (arrêté du 5 août 2019).

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

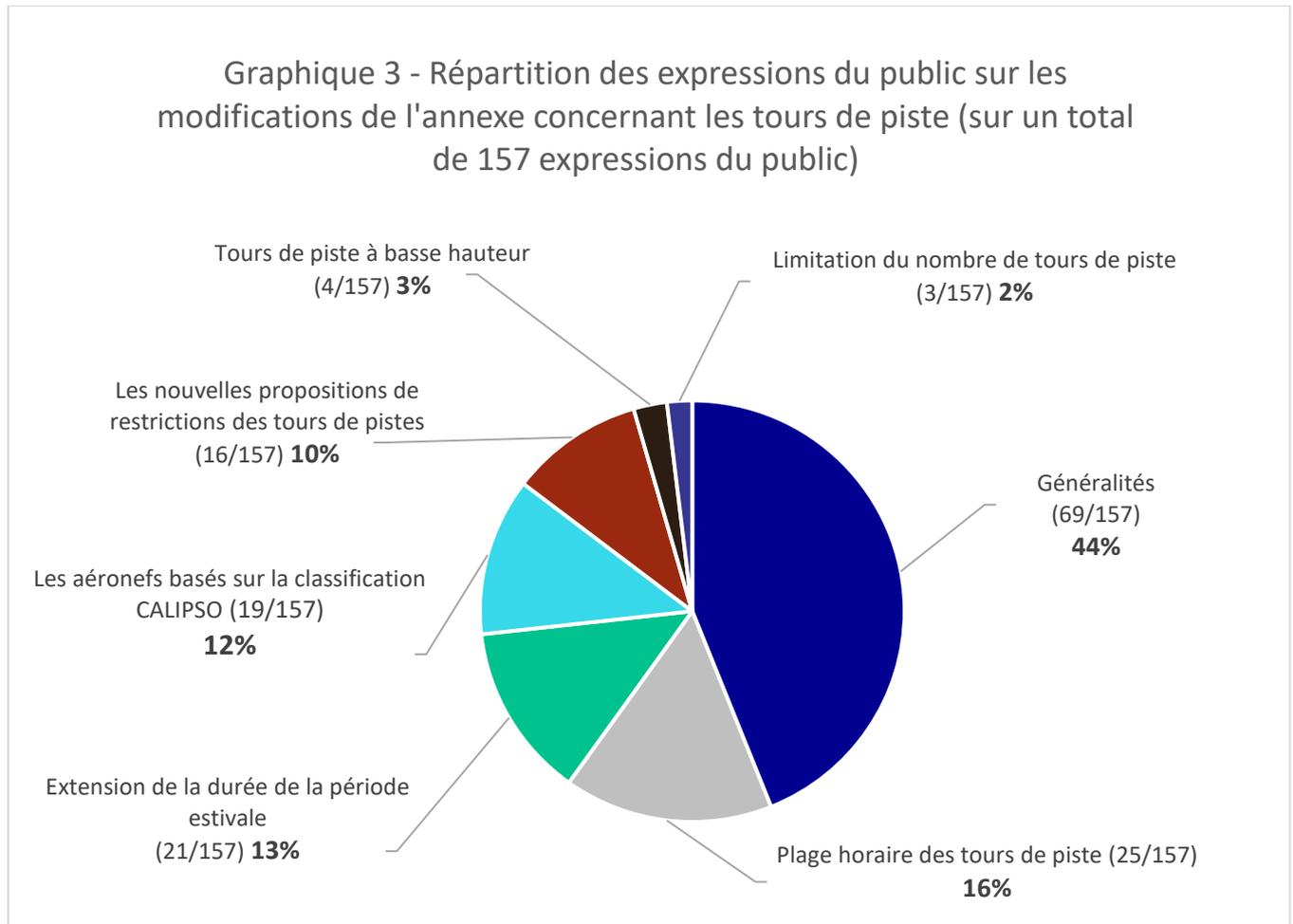
Un important travail de concertation a ainsi été mené tout au long de l'année 2021 par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) avec toutes les parties prenantes (exploitant aéroportuaire, associations de riverains, représentants des usagers, élus...).

Comme le révèlent les commentaires reçus lors de cette consultation, les constats et positions affichés entre les différentes parties prenantes, et en particulier entre certains riverains et certains usagers, sont parfois diamétralement opposés.

Ce nouvel arrêté est donc le résultat d'un nécessaire équilibre qui a été recherché et proposé par la DGAC.

Par ailleurs, comme indiqué par la présidente de la CCE lors de la commission du 8 décembre 2021 avant que ce projet d'arrêté ne soit soumis au vote, la volonté de l'Etat est de s'engager sur un arrêté pérenne afin d'assurer une meilleure appropriation de la réglementation et une plus grande visibilité à l'ensemble des acteurs.

D'autres contributeurs se sont exprimés plus spécifiquement sur les modifications proposées par l'arrêté. Le graphique suivant présente leur répartition en fonction des différentes mesures.



3.1 L'extension de la durée de la période estivale

Cette modification, prévoyant l'extension de la durée de la période estivale du 15 juin au 15 septembre (au lieu du 1^{er} juillet au 31 août actuellement) est évoquée dans une vingtaine de contributions.

La majorité des contributeurs exprime un avis défavorable concernant les restrictions en période estivale. L'argument le plus mobilisé est celui de la sécurité aérienne, à la fois pour les pilotes et pour les riverains. En effet, les acteurs du secteur aéronautique insistent sur la nécessité des tours de piste pour l'entraînement des pilotes afin de « *maintenir le niveau de compétences* » et pour savoir gérer des pannes moteur ou toute autre urgence. Pour cette raison, l'interdiction des tours de piste les week-ends et jours fériés pour les aéronefs non basés serait préjudiciable : de nombreux pilotes, notamment les plus jeunes, ne peuvent s'exercer que les week-ends et les dimanches pour des raisons professionnelles. Un participant craint alors que cette réglementation privilégie les pilotes retraités sans activité professionnelle au détriment d'une population plus jeune.

Plusieurs contributeurs ajoutent également que les tours de piste sont obligatoires à plusieurs titres :

- pour maintenir une licence de pilote, un quota de décollages et d'atterrissages est nécessaire ;

- pour assurer des missions de service public pour les pilotes et les réservistes de l'ALAT (Aviation légère de l'Armée de terre), de l'Armée de l'Air...

A l'inverse, une partie des contributeurs est favorable à la mesure proposée qui permet de diminuer la gêne subie par les riverains en raison des survols à proximité de la plateforme. D'autres estiment cependant que ces mesures ne sont toujours pas satisfaisantes au regard de l'augmentation des survols et proposent de les renforcer davantage en :

- étendant la période estivale dès le 1^{er} juin, début de la période touristique ;
- étendant la période estivale dès le 1^{er} mai et jusqu'au 30 septembre ;
- interdisant tous vols le samedi et le dimanche en période estivale, même pour les aéronefs basés, excepté pour la sécurité civile.

Réponse de la DGAC :

Pour l'année 2022, la période estivale entre le 15 juin et le 15 septembre comprendra 13 dimanches et 2 jours fériés (14 juillet et 15 août). Les restrictions seront donc particulièrement renforcées sur 15 journées, permettant d'aboutir à un équilibre entre les demandes des riverains de réduire les nuisances sur ces journées spécifiques et l'importante activité des professionnels sur cette période.

3.2 La plage horaire des tours de piste

Cette mesure prévoit l'instauration d'une plage horaire sans tours de piste (à l'exception des aéronefs à propulsion électrique basés sur l'aérodrome) les dimanches et jours fériés pendant la période estivale entre 12h et 15h. Elle a fait l'objet de 25 contributions.

La majorité d'entre elles font état d'une restriction « *contre-productive* » pour la réduction des nuisances sonores. En effet, la restriction des plages horaires peut entraîner la concentration du trafic sur d'autres horaires (par exemple tôt le matin ou l'après-midi), en augmentant les nuisances sonores à ces périodes. Le bruit n'en serait alors pas réduit mais concentré sur une plage horaire plus courte et donc plus intense. La mise en œuvre de cette mesure impliquerait alors un retardement de la circulation sur l'aérodrome, de l'attente ou la mise en place de trajectoires de retardement. Pour cette raison, certains contributeurs proposent d'étaler l'activité aérienne sur la durée la plus étendue possible.

Par ailleurs, les acteurs aéronautiques souhaitent une flexibilité pour les entraînements des élèves car plusieurs variables ne sont pas contrôlables, comme les conditions météorologiques ou la disponibilité des avions et des instructeurs.

Au contraire, certains riverains regrettent le choix d'une plage horaire définie entre 12h et 15h qui ne serait pas suffisante pour « *profiter d'une pause méridienne* » sans nuisances sonores ou pour la concentration des collégiens et des lycéens en période d'examen. Un autre participant évoque une question de santé publique. Pour ces raisons, certains contributeurs proposent d'étendre cette plage horaire :

- toute la journée du dimanche,
- également le samedi entre 12h et 14h, voire toute la journée,
- tout au long de l'année.

Un contributeur se questionne sur le choix de cette plage horaire et ne comprend pas pourquoi elle est privilégiée par rapport aux autres moments de la journée.

Réponse de la DGAC :

La plage horaire sans tours de piste a été établie pendant la pause méridienne dominicale, moment pour lequel les riverains et les élus demandaient de manière récurrente à pouvoir bénéficier d'une réduction des nuisances.

Les plages sans tours de piste en milieu de journée sont cependant particulièrement contraignantes pour l'activité et l'organisation des usagers, en particulier les écoles de pilotage et aéroclubs et peuvent avoir des effets de report du trafic non négligeables sur d'autres créneaux.

Aussi, l'extension de cette plage horaire à des journées autres que les dimanches et jours fériés n'a pas été retenue par la DGAC.

3.3 Les aéronefs basés sur la classification CALIPSO

La majorité des dix-neuf contributeurs sur ce thème regrette la mise en place de restrictions fondées sur la classification CALIPSO, que certains qualifient de « *punitives* ». Un participant propose d'adopter une posture préalable différente « *d'analyse, d'évaluation, de mise en place d'outils* ». Ainsi, plusieurs d'entre eux se sont exprimés sur les conditions nécessaires à la mise en place de la classification CALIPSO :

- la mise en place d'un groupe de travail avec la Direction générale de l'aviation civile,
- la mise en place d'un site de classification des avions à proximité de Cannes,
- la prise en charge des coûts associés, notamment le paiement des tests et du convoyage pour la certification sur un autre aérodrome,
- un travail sur le classement par équivalence des avions prenant en compte, en particulier, l'ajout de silencieux,
- le classement des avions Annexe I qui n'est pas encore intégré dans la procédure de classement.

Un participant estime qu'« *aucune restriction supplémentaire résultant de la classification CALIPSO ne peut entrer en vigueur tant que tous les avions concernés n'auront pas pu faire l'objet d'essais en vol permettant de déterminer leur indice de performance sonore* ». Il est à noter que l'arrêté soumis à consultation accorde un délai adéquat pour permettre aux aéronefs concernés d'être classés.

En revanche, quelques participants, plutôt favorables à cette mesure, s'expriment sur le délai de mise en œuvre de la classification CALIPSO et regrettent que les restrictions soient repoussées à 2023. Un des participants souhaite que le niveau de restrictions retenu sur la base de la cette classification soit plus protecteur, en interdisant notamment les avions de catégorie D.

Réponse de la DGAC :

La France est le premier pays à avoir développé une classification sonore pour les avions légers basée 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).

Cette classification CALIPSO vise à favoriser le dialogue entre les riverains des aérodromes et les usagers de l'aviation légère.

A ce jour, près de 1300 appareils sont répertoriés au niveau national dans la base de données CALIPSO, qui identifie quatre classes acoustiques, et près de 80% des demandes de classement se font par équivalence. L'équipement en silencieux est pris en compte.

Les mesures basées sur CALIPSO dans ce nouvel arrêté visent à promouvoir les avions basés et bien classés pour pouvoir faire de la formation en tours de piste sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu. Ces mesures sont prévues à compter du 15 juin 2023 pour laisser le temps aux usagers basés qui ne l'ont pas encore fait d'effectuer les demandes pour obtenir le classement de leurs aéronefs, le cas échéant par équivalence.

Depuis déjà plusieurs années, les usagers basés ont été fortement incités par les services de la DGAC et ceux de l'exploitant de l'aérodrome à initier sans attendre les demandes de classement CALIPSO.

L'absence de terrain dans le sud-est permettant de réaliser les mesures pour les avions ne pouvant être classés par correspondance a cependant été régulièrement signalée comme étant un obstacle pour accélérer le classement des flottes cannoises.

En réponse à cette demande, la DGAC a ouvert un nouveau site de mesures CALIPSO sur l'aérodrome d'Aubenas-Ardèche méridionale (Hautes-Alpes) dès le mois d'avril 2022. Les aéronefs du sud-est et notamment ceux de Cannes seront prioritaires pour les campagnes lancées sur cet aérodrome.

Pour les appareils devant faire l'objet de mesures, la DGAC a prolongé la prise en charge du coût des mesures, à l'exception des frais liés au déplacement de l'avion sur le site de mesure.

3.4 Les tours de piste à basse hauteur (vol de formation et d'entraînement)

Les tours de piste à basse hauteur (entre 500 pieds et la hauteur du tour de piste standard) font l'objet d'une mesure particulière dans le projet d'arrêté. Ils ne sont autorisés qu'en piste 17/35 et en dehors de toute activité hélicoptère en piste 04/22. Ils sont réservés à la formation et à l'entraînement, avec instructeur à bord. Ils sont limités à 3 tours consécutifs maximum pour les aéronefs basés et sont interdits pour les aéronefs non basés. Cette mesure a fait l'objet de quatre contributions.

Certains riverains regrettent que les tours de piste à basse hauteur continuent d'être autorisés malgré le survol de zones à forte densité de population. Ils citent les aérodromes de Toussus-le-Noble et Toulouse-Lasbordes qui interdisent ces pratiques.

Un autre contributeur estime que ces restrictions ne sont pas suffisamment protectrices pour deux raisons principales : il estime, d'une part, que la limitation de 500 pieds est insuffisante au regard des impacts sonores sur les zones survolées et propose d'uniformiser une hauteur standard minimale à 1 000 pieds au-dessus du sol et ajoute, d'autre part, que cette limitation ne permet pas de délimiter « *le champ de ces tours de piste* » qui se serait élargi depuis la mise en œuvre de l'arrêté de 2019.

Au contraire, un acteur du secteur aéronautique estime que la restriction des tours de piste à basse hauteur n'est pas justifiée, précisant que ces tours de piste ont un impact limité sur le survol des zones car ils sont « *plus courts et rapprochés de la piste* ». De plus, il trouve « *incompréhensible* » la restriction sur la piste 04/22 car le bruit y est réduit du fait de l'orientation de cette piste et du sens du vent qui repousse le bruit vers la mer.

Enfin, un autre contributeur insiste sur l'importance des tours de piste à basse hauteur pour l'entraînement des pilotes et la sécurité aérienne. Ces tours de piste leur permettent d'apprendre à réagir en cas de panne. Il précise que les restreindre de façon excessive serait « *un pas en arrière pour le bien-être et la tranquillité des riverains* ».

Réponse de la DGAC :

La pratique « tour de piste à basse hauteur » est indispensable à l'acquisition des compétences permettant de faire face à des situations dégradées (conditions météorologiques, défaillances techniques, indispositions des occupants) en vue d'un atterrissage en toute sécurité dans des délais plus courts.

Cette notion est introduite dans la réglementation européenne (référence : AMC1 FCL.235 Section 5(d)).

Tous les programmes de formation approuvés l'intègrent. Le concept pédagogique est également décrit dans le référentiel en la matière « Guide de l'Instructeur VFR » de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC).

Cette pratique est donc indispensable pour les aéroclubs et les écoles de pilotage basés.

Les tours de piste à basse hauteur sont, depuis 2019, formellement réservés à la formation et à l'entraînement avec instructeur à bord.

Bien que leur nombre soit toujours resté très marginal par rapport au nombre de tours de piste dits « standards », le présent arrêté renforce les contraintes en les réservant exclusivement aux aéronefs basés et sur la piste principale 17/35 (interdiction en piste 04/22).

3.5 La limitation du nombre de tours de piste

Le projet d'arrêté prévoit que les tours de piste soient limités à 5 tours consécutifs maximum pour les aéronefs basés et 2 consécutifs maximum pour les aéronefs non basés. Ils sont interdits pour les aéronefs non basés non munis de silencieux.

Seuls trois contributeurs se sont exprimés sur la limitation du nombre de tours de piste. Ils s'expriment en faveur d'une limitation plus importante pour les appareils légers non basés, estimant que le nombre de tours de pistes autorisés pour les avions basés serait encore trop élevé. Un autre contributeur propose plutôt de fixer un nombre maximum de tours de piste par jour à l'échelle de toute la plateforme et non pas par aéronef.

Réponse de la DGAC :

Pour des raisons évidentes de mise en œuvre et de contrôle, le choix a été d'établir des restrictions basées sur le nombre de tours de piste consécutifs plutôt que sur un nombre maximum de tours de piste par jour.

Les nombres maximaux de tours de piste consécutifs ont été fixés en prenant en compte l'objectif de réduction des nuisances mais aussi les besoins des différents usagers.

Les 5 tours de piste consécutifs maximum ont ainsi été établis pour permettre aux aéroclubs et aux écoles de pilotage basés de continuer à mener à bien la formation de leurs élèves pilotes. Ces derniers doivent en effet, dans leur cursus de formation, enchaîner régulièrement des séances avec plusieurs tours de piste consécutifs, 5 étant considéré par la communauté aéronautique comme un nombre adapté aux objectifs pédagogiques recherchés.

Concernant les 2 tours de piste consécutifs maximum, ils ont été établis pour empêcher que des séances de formation puissent être planifiées par des aéroclubs ou des écoles de pilotage non basés. Ce nombre permet cependant à un pilote non basé de pouvoir se familiariser à nouveau avec l'environnement de Cannes s'il le juge nécessaire, ce qui est indispensable pour assurer le maintien d'un bon niveau de sécurité chez tous les usagers, basés ou non.

3.6 Les nouvelles propositions de restrictions concernant les tours de piste

Seize contributeurs proposent de nouvelles restrictions pour encadrer davantage les tours de piste sur la plateforme. Ils suggèrent de :

- allonger de la piste 04/22 au-delà des seuils 04 et 22, au plus près du port du Béal, afin de pouvoir utiliser cette piste plus souvent, son avantage étant que les tours de piste se font au-dessus de la mer et au-dessus de la zone industrielle ;
- instaurer des règles précises concernant la hauteur des vols des tours de piste, en remontant par exemple les altitudes des circuits de piste plutôt que de limiter les mouvements ;
- créer des sanctions dissuasives, indiquées dans l'arrêté, en cas de non-respect des restrictions proposées, particulièrement pour le non-respect des hauteurs minimales de survol ;
- rendre obligatoire la publication des infractions relevées et signalées et les mesures prises en contrepartie ;
- renforcer la surveillance des tours de piste par la tour de contrôle pour les avions basés et non-basés ;
- inscrire à nouveau la procédure de moindre bruit « *configuration lisse* » pour le tour de piste, supprimée avant l'arrêté de 2019 ;
- autoriser les vols lorsque les conditions météorologiques incitent les riverains à rester à l'intérieur.

Réponse de la DGAC :

Le projet d'arrêté modificatif introduit de nouvelles restrictions concernant les tours de piste qui pourront faire l'objet de constats de manquements environnementaux et donc de sanctions dissuasives.

Comme c'est déjà le cas aujourd'hui, des points réguliers sur les manquements relevés et les suites qui ont été données par l'ACNUSA seront présentés par la DGAC dans les instances ad hoc et notamment en CCE.

Les propositions conduisant à allonger la piste 04/22 ou à autoriser les vols uniquement lorsque les conditions météorologiques incitent les riverains à rester à l'intérieur ne peuvent pas être considérées comme des pistes de travail prometteuses.

La question de la procédure à moindre bruit ou de « configuration lisse », qui concerne les appareils à réaction et non les aéronefs visés par l'arrêté mis en consultation, n'a jamais été inscrite dans un arrêté de restriction, même antérieurement à 2019. Cette question est extérieure à la consultation.

04

Les modalités de concertation et de consultation

Cette catégorie concerne la concertation préalable au sein de la Commission consultative de l'environnement (CCE) et les modalités de consultation du public. Elle a fait l'objet de douze contributions.

Modalités de concertation avec la CCE

Quelques contributeurs s'expriment sur les modalités de concertation au sein de la CCE dans le cadre de l'élaboration du texte. Ils s'interrogent sur l'articulation entre les travaux de la CCE et cette procédure de consultation du public. Selon eux, une consultation pourrait remettre en cause les délibérations de la CCE, rendant cette dernière obsolète. Un contributeur se désignant comme pilote, précise que la CCE est utile.

Un contributeur revient sur le vote favorable de la CCE sur les modifications de l'arrêté et émet des critiques sur le fonctionnement de cette instance. Il estime que le vote n'était « *pas démocratique* » dans la mesure où c'est l'État qui choisit les membres de la CCE. De plus, selon lui, la CCE ne serait pas représentative des utilisateurs de l'aérodrome. Enfin, cette séance de vote n'aurait permis de débattre que d'une procédure d'approche et des règles de vol aux instruments (IFR). Un autre contributeur se déclare surpris que la CCE se prononce favorablement aux modifications de l'arrêté.

Modalités de consultation du public

Certains contributeurs font part de leur scepticisme quant à la procédure de consultation. L'un d'eux s'inquiète de la prise en compte des contributions. Un autre déclare que cette consultation n'est pas publique dans le sens où les propositions de modification ne sont pas publiquement débattues. Enfin, un contributeur argue que cette consultation brise l'équilibre qui préexistait entre les usagers de l'aéroport et les riverains, et qu'elle ne prend pas en compte les réalités du terrain.

Un contributeur tient à remercier la DGAC pour l'organisation de cette consultation.

Un contributeur déclare que certaines personnes ont reçu un message d'erreur en postant leurs contributions.

Procédure de concertation en 2021 avec toutes les parties prenantes

Un contributeur s'interroge sur l'utilité de cette procédure, si la présente consultation peut remettre en cause le résultat de la concertation de 2021. Un autre contributeur déclare que la présente consultation ne prend pas en compte les résultats de la concertation de 2021.

Rappel du cadre réglementaire de consultation du public et de concertation avec la CCE

Réponse DGAC :

La Commission consultative de l'environnement (CCE) est une structure de concertation en matière environnementale autour des aérodromes, prévue par le code de l'environnement aux articles L. 571-13 et R. 571-70 et suivants. Cette instance est un lieu d'échange entre les différentes parties prenantes autour d'un aérodrome. Les compétences dévolues aux CCE en font l'indispensable outil de concertation qui permet de maintenir un lien entre les professionnels de l'aéronautique, les habitants et les élus, en leur permettant de se rencontrer dans un cadre institutionnel.

Elle est créée et présidée par le préfet de département et est composée de trois collèges :

- au titre des professions aéronautiques : des représentants des personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome ; des représentants des usagers de l'aérodrome ; un ou des représentants de l'exploitant de l'aérodrome ;
- au titre des représentants des collectivités locales : des représentants des établissements de coopération intercommunale (EPCI) dont au moins une commune est concernée par le bruit de l'aérodrome et qui ont compétence en matière de lutte contre les nuisances sonores ; des représentants des communes concernées par le bruit et n'appartenant pas à l'un des EPCI ; des représentants des conseils généraux et régionaux ;

- Au titre des associations : des représentants des associations de protection de l'environnement et des représentants des associations de riverains de l'aérodrome.

A la critique selon laquelle « le vote n'est pas démocratique » car l'Etat choisit les membres de la CCE, il importe de rappeler que le préfet désigne et nomme effectivement les membres, non pas de manière discrétionnaire mais sur proposition des trois collègues.

Le projet d'arrêté a fait l'objet d'une présentation pour avis à la CCE de l'aéroport qui s'est tenue le 8 décembre 2021 en conformité avec les textes en vigueur. La CCE s'est prononcée favorablement sur le projet.

Conformément à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, le projet d'arrêté a ensuite été mis à la disposition du public pour une durée de trois semaines, afin que chacun puisse faire part de ses observations.

Après prise en compte des résultats de cette consultation et publication de sa synthèse, l'arrêté, préalablement soumis à l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), pourra être signé et publié pour une mise en œuvre d'ici l'été 2022 (à l'exception des mesures différées à l'été 2023).

05 Contributions sans rapport avec le sujet de la consultation

Près de quinze contributions peuvent être qualifiées de « hors sujet ». Les éléments mentionnés par les contributeurs concernent en effet des mesures qui ne relèvent pas de l'arrêté, à savoir :

- Les impacts généraux du trafic aérien sur le climat, la qualité de l'air et la santé ;
- d'autres procédures que les tours de piste ;
- Les réglementations spécifiques aux hélicoptères.

L'expression des contributeurs prend souvent la forme de remarques d'ordre général comme, par exemple : « arrêtons les nuisances et la pollution ! » ou « toute nouvelle disposition concernant l'aviation doit désormais s'inscrire avec force dans le contexte du changement climatique en allant vers toujours moins d'activité aérienne ».

Réponse de la DGAC :

Ces contributions sont, stricto sensu, hors sujet au regard des dispositions prévues par l'arrêté soumis à la présente consultation.

On peut toutefois indiquer que des restrictions sur les tours de piste, objet du présent arrêté, ne peuvent pas produire d'effet négatif sur le climat, la qualité de l'air et la santé.

06 Conclusion

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.

C'est dans ce contexte et après de nombreuses réunions de concertation menées tout au long de l'année 2021 avec toutes les parties prenantes (exploitant aéroportuaire, associations de riverains, représentants des usagers, élus...) que ce nouveau projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu a été établi.

Les commentaires collectés lors de cette consultation publique ont confirmé un constat qui avait déjà été établi par la DGAC : les positions et propositions affichées sont souvent antagonistes.

Les propositions faites dans ce nouvel arrêté sont donc le résultat d'un nécessaire équilibre qui a été recherché entre les utilisateurs de l'aérodrome et les riverains. Ce dernier permet de renforcer les règles, en les rendant plus lisibles et plus faciles à contrôler, tout en fixant un objectif clair, à savoir à compter de l'été 2023 restreindre les tours de piste effectués pour de la formation aux aéronefs basés et bien classés au sens CALIPSO.

Ce projet d'arrêté répond donc au mandat qui avait été donné par la CCE du 25 novembre 2020.

Il constitue une nouvelle étape et un signal important au regard des préoccupations environnementales.

Il doit par ailleurs donner de la visibilité aux usagers sur le cadre réglementaire de leur activité, la volonté de l'Etat de s'engager sur une pérennité de ce dernier ayant été confirmée lors de la CCE du 8 décembre 2021 qui a voté favorablement.