



SOUS-PREFET DE GRASSE

**Commission Consultative de l'Environnement
De l'Aéroport Cannes-Mandelieu**

Le 02 DEC. 2025

**COMPTE RENDU DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
EXCEPTIONNELLE de l'AÉROPORT CANNES-MANDELIEU
du jeudi 31 juillet 2025 à 08 h 45**

Une Commission Consultative de l'Environnement exceptionnelle (CCE) s'est réunie, sur convocation de Monsieur Jean-Claude GENEY, Sous-Préfet de Grasse, le jeudi 31 juillet 2025 à 08 h 45 en sous-préfecture de Grasse.

Les Membres de la Commission Consultative de l'Environnement participant à cette réunion sont les suivants :

1. Au titre des professions aéronautiques

« Représentants des personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome »

LES CONTROLEURS de la CIRCULATION AERIENNE

Suppléante : Mme Céline POVEDA

« Représentants des usagers de l'aérodrome »

« Association Aéroport Cannes-Mandelieu Partenaires » (AACMP)

Titulaire : M. Alexis GIORDANA

« Association des Usagers de l'Aéroport Cannes Mandelieu » (AUCAP)

Titulaire : M. Éric LEGROS

AVIATION d'AFFAIRES

Titulaire : M. Nicolas VIVANCOS

EBAA France « European Business Aviation Association-France »

Non représentée

« Représentants de l'exploitant de l'aérodrome »

Titulaire : M. Franck GOLDNADEL

2. Au titre des représentants des collectivités locales

« Représentants du Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur »

Suppléant : M. Georges BOTELLA

« Représentants du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes »

Non représenté

« Représentants de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins »

Titulaire : Mme Françoise BRUNETEAUX

Titulaire : Mme Christine LEQUILIEC

« Représentants de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse »

Titulaire : M. Jérôme VIAUD

Titulaire : M. Raymond ALBIS

3. Au titre des associations

« Représentants des associations de riverains de l'aérodrome »

ASSOCIATION de DEFENSE CONTRE les NUISANCES AERIENNES (ADNA)

Suppléant : Mme Agnès FORIEL

SYNDICAT d'INITIATIVE et de DEFENSE de CANNES LA BOCCA (SID)

Titulaire : M. Philippe ACHARD

« Représentants des associations de protection de l'environnement concernées par l'environnement aéroportuaire »

CENTRE PERMANENT D'INITIATIVES pour l'ENVIRONNEMENT ILES de LERINS et PAYS D'AZUR (CPIE)

Non représentée

GROUPEMENT des ASSOCIATIONS de DEFENSE des SITES et de l'ENVIRONNEMENT de la COTE D'AZUR (GADSECA)

Suppléant : M. Éric FABRE

ASSOCIATION de DEFENSE de L'ENVIRONNEMENT et du CADRE de VIE (ADEC)

Titulaire : M. Roland LYSEE

ASSOCIATION DE DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT DE PEYMEINADE, DU TIGNET et DES ENVIRONS (ADEPTE NATURE)

Titulaire : M. Pierre VALET

Représentants les Administrations

M. Jean-Claude GENEY, Sous-préfet de Grasse, président de la CCE
Mme Emmanuelle BLANC, DGAC/DSAC SE
M. Cédric NEBATI, DGAC/DSAC SE
M. Jérôme PUJOT, DGAC/DSAC SE
M. Nicolas BOULAY, DGAC/SNA SE
M. Florian ROULLIER, DGAC/SNA SE
M. Tristan BATAILLE, DDTM/DREAL

Participaient également à la réunion

M. Philippe TABAROT, Ministre chargé des Transports
M. Marc OCCELLI, Adjoint à la mairie du Cannet
Mme Fanny CATROUX, Directrice de cabinet du Maire de Mougins
M. Olivier WEISS, DGAC/DTA, Environnement sonore et des impacts territoriaux
M. Philippe RIBOLLET, Chef du SCPP
Mme Sylvie MOKTAR, Adjointe au chef du SCPP
M. Stéphanie MEDRECKI, ACA/ACM

M. Jean-Claude GENEY, sous-préfet de Grasse ouvre la séance de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport Cannes Mandelieu, en soulignant son caractère exceptionnel. Il tient à informer l'assistance que l'absence des autres membres est due au changement "de dernière minute" de la date de réunion de la CCE. Il informe que l'arrêté portant sur la composition de cette CCE a été récemment renouvelé pour une période de trois ans. Il rappelle que seuls les membres titulaires sont habilités à siéger, ou leurs suppléants en cas d'empêchement. En l'absence conjointe du titulaire et de son suppléant et dans la perspective d'un vote en séance, un mandat peut exceptionnellement être confié à un représentant appartenant au même collège. Enfin, il rappelle que le dernier point inscrit à l'ordre du jour fera l'objet d'un vote, et confirme que le quorum requis pour la tenue de cette séance est bien atteint.

Monsieur le Sous-préfet adresse ses remerciements à Monsieur Philippe TABAROT, Ministre chargé des Transports, pour sa présence à cette Commission Consultative de l'Environnement. Il souligne le caractère exceptionnel de cette participation, qui témoigne de l'attention particulière portée aux enjeux liés à l'Aéroport Cannes Mandelieu.

M. Philippe TABAROT, Ministre chargé des Transports exprime sa reconnaissance envers les membres de cette Commission pour leur présence et leur implication. Il souligne que les questions liées au secteur aérien occupent une place majeure dans l'exercice de ses fonctions, tant par leur portée environnementale que par les enjeux territoriaux qu'elles soulèvent.

Il souligne avoir un œil attentif sur la situation de l'Aéroport Cannes Mandelieu et confirme que des décisions seront prises dans un futur proche. Les enjeux de l'Aéroport ne sont pas nouveaux, ils ont fait l'objet d'une attention particulière dès son mandat parlementaire, qui s'est poursuivie dans le cadre de son engagement local, aux côtés d'élus du territoire tels que Madame Michèle TABAROT, députée de la 9^e circonscription, ainsi que des maires des communes concernées. Il profite du moment pour remercier Monsieur le Sous-préfet pour son investissement dans ces dossiers.

Il se réjouit de retrouver les présidents d'association, et les félicite du travail réalisé ainsi que de la constance dans leur engagement ces dernières années.

Il s'adresse aux professionnels présents sur la plateforme, conscients que certaines mesures à venir pourraient les impacter. Il tient à rappeler que l'objectif n'est en aucun cas d'opposer

les acteurs les uns aux autres. Il s'agit au contraire de reconnaître la légitimité de chacun : d'un côté, des populations riveraines pour lesquelles la situation est sensible, notamment en période estivale. De l'autre, une activité économique et de formation qu'il est essentiel de préserver sur le territoire. La recherche d'un équilibre durable entre ces intérêts est indispensable pour une conciliation apaisée et constructive.

Il tient à souligner le rôle majeur que joue l'industrie aéronautique dans l'économie nationale, ainsi que son engagement à soutenir les activités qui en dépendent à l'échelon national comme à l'échelon européen. Il rappelle qu'aux côtés du secteur du luxe, cette industrie constitue le deuxième pilier de création de richesse à l'international, avec un excédent commercial estimé à près de 30 milliards d'euros.

À l'échelle locale, il souligne l'opportunité de pouvoir compter sur un gestionnaire d'excellence, en citant le groupe Aéroports de la Côte d'Azur, et tout particulièrement sur son Président du directoire, Monsieur Franck GOLDNADEL, dont l'attachement au territoire et l'écoute des préoccupations locales sont à saluer.

Il reconnaît les efforts déjà engagés en matière de politique environnementale, tout en constatant qu'ils demeurent insuffisants au regard de l'exaspération croissante exprimée par des riverains. C'est pourquoi il a sollicité les équipes de la DGAC, qu'il remercie chaleureusement, afin qu'elles proposent des pistes d'amélioration concrètes sur les problématiques identifiées.

Il rappelle que l'acceptation des activités de l'Aéroport Cannes Mandelieu a connu plusieurs phases au fil du temps. Aujourd'hui, certaines prises de position radicales, allant jusqu'à réclamer la fermeture définitive de la plateforme, réapparaissent. Ce phénomène traduit un climat de tension qu'il convient d'apaiser. L'objectif est de parvenir à un équilibre entre les intérêts en présence, sans céder aux discours extrémistes, mais en construisant une réponse juste et durable.

Dans ce sens, plusieurs décisions sont annoncées ;

1. Lancement d'une étude d'impact sur l'activité de l'aviation d'affaires à l'automne.

En ce qui concerne ces activités, parfois génératrices de nuisances sonores, mais également fondamentales pour le dynamisme économique et touristique du territoire, une étude d'impact circonstanciée sera engagée à l'automne. Elle visera à identifier des leviers d'amélioration concrets. Les mesures qui en découleront, si elles sont jugées pertinentes, pourront être mises en œuvre dès l'été prochain, après consultation de cette Commission Consultative de l'Environnement.

2. Abandon des études sur la création d'une trajectoire alternative dite « Nord-ouest ».

Il est acté que les travaux relatifs à la création d'une trajectoire d'approche alternative dite « Nord-Ouest » sont définitivement abandonnés. Cette décision repose notamment sur l'étude de la DGAC, qui a démontré que cette option ne résoudrait pas les problèmes rencontrés par les populations actuellement exposées. De plus, la mise en place d'une nouvelle trajectoire viendrait générer de nouvelles nuisances dans un territoire jusque-là non exposé.

3. Suivi d'un indicateur des approches IFR par la mer.

Un indicateur relatif au nombre des arrivées IFR par la mer va être suivi et sera communiqué aux membres de la commission à échéance régulière.

4. Proposition d'un projet de modification de l'arrêté en vigueur.

Il est proposé :

- De ne permettre les tours de piste qu'à partir de 9 h au lieu de 8 h.
- D'avancer le début de la période de restriction estivale au 1er juin.
- D'ajouter aux samedis les mêmes plages de silence actuellement appliquées les dimanches et jours fériés pour les activités de tours de piste.

Ce projet, soumis au vote, formalise juridiquement le travail et les recherches alternatives menés pour soulager les populations. Il regroupe des mesures attendues et proportionnées. Elles permettent de maintenir l'activité de l'aéroport tout en visant à améliorer la qualité de vie des habitants, à laquelle toutes et tous sont attachés.

Il restera important de pouvoir mesurer les décisions qui seront prises sur leur efficacité et il précise qu'il sera légitime de revenir échanger dessus si cette efficacité n'est pas au rendez-vous.

Monsieur le sous-préfet remercie le Ministre pour son approche pragmatique sur ces sujets et retient notamment qu'il sera toujours possible d'ajuster les mesures en fonction des observations et du ressenti qu'elles suscitent. Il insiste sur le fait d'avancer de manière équilibrée dans les prises de décision.

Monsieur Éric LEGROS représentant de l'AUCAP demande à intervenir à la suite de l'allocution du Ministre, ce qui lui est accordé. Il rappelle une position que le Ministre avait défendue concernant les activités de formation à l'aéroport d'Avignon Provence, dont le volume est comparable à celui de Cannes Mandelieu. Il souligne que cette position avait été marquée par une approche très protectrice des organismes de formation, en décalage avec les mesures envisagées dans le projet d'arrêté évoqué pour Cannes Mandelieu, qui risque d'impacter fortement les activités sur ce site et souhaite connaître l'avis du Ministre sur ce point.

Il s'interroge aussi sur l'impact concret des nouvelles mesures présentées dans le projet d'arrêté censées atténuer les nuisances liées aux tours de piste. Il rappelle que ces vols, indispensables à la validation des formations, devront quoi qu'il en soit être effectués et qu'il est illusoire de former un pilote sans l'exercer aux phases de décollage et d'atterrissage. Remettre en cause ces étapes de la formation reviendrait, in fine, à compromettre la sécurité des vols.

Si l'objectif est bien de réduire les nuisances sonores subies par les riverains, les mesures proposées, telles que l'instauration de nouvelles plages de silence pour les tours de piste, risquent surtout de déplacer le bruit dans le temps, sans en diminuer l'intensité. Il est donc essentiel d'agir à la source.

Des efforts ont déjà été engagés dans ce sens, notamment par l'installation de silencieux sur certains aéronefs, une initiative soutenue financièrement par l'aéroport de Cannes Mandelieu, qui mérite ici d'être à nouveau saluée. Toutefois, ces dispositifs restent insuffisants : le bruit persiste lorsque les avions survolent la zone à 1 000 pieds d'altitude.

La piste la plus prometteuse pourrait consister à relever l'altitude du circuit de tours de piste pour les avions monomoteurs. Des essais ont déjà été réalisés en avril 2017 par le pilote instructeur (P. LAVIEILLE) à 1 200 pieds, mais ils n'ont pas permis de confirmer l'efficacité de cette mesure, aucune réduction significative de l'empreinte sonore n'ayant été constatée.

L'objectif serait désormais d'élever davantage l'altitude des tours de piste des monomoteurs en adoptant la trajectoire VFR actuellement utilisée par les bimoteurs à 1 500 pieds. Cette trajectoire, très peu empruntée, avec une moyenne de moins de trois mouvements par jour sur l'année, apparaît comme une solution pertinente. Elle permettrait de regrouper les avions VFR monomoteurs et bimoteurs sur un même circuit.

Monsieur LEGROS, pilote, a lui-même testé cette option à 1 500 pieds en tour de piste. Cette altitude de référence, en prenant en compte une marge de manœuvre de 200 pieds, pourrait contribuer à une réduction de l'empreinte sonore ressentie au sol.

En conclusion, il estime que la mise en place de nouvelles plages horaires de silence les samedis, l'extension de la période estivale de restrictions au 1er juin et le décalage du début

des tours de piste de 08h à 09h ne permettront pas de résoudre la problématique du bruit. Il demande que les services compétents de l'Etat travaillent sur l'option du relèvement de l'altitude du tour de piste monomoteur VFR à 1500 pieds comme il l'a évoqué précédemment.

Il tenait à ce que la voix des usagers de la plateforme soit entendue et que leur position puisse être clairement exprimée au cours de la séance.

Madame Agnès FORIEL, représentante de l'association ADNA questionne le Ministre sur la légitimité de considérer l'aéroport Cannes Mandelieu comme un acteur du développement socio-économique local. Elle souligne qu'à ce jour, aucune étude n'est venue confirmer cette affirmation, et rappelle que c'est l'aéroport Nice Côte d'Azur qui constitue le véritable moteur économique du territoire.

Monsieur Pierre VALET, représentant de l'association ADEPTE NATURE demande au Ministre de confirmer l'abandon pur et simple du projet de trajectoire Nord-ouest.

Monsieur Philippe ACHARD, représentant de l'association SID tient à apporter une précision concernant la perception des nuisances par les riverains lors du survol des avions à 1 000 pieds. Au-delà du strict respect de l'altitude, c'est surtout l'application rigoureuse par les pilotes de la procédure dite « moindre bruit », inscrite dans les instructions aéronautiques et reprise dans la fiche CASH, qui s'avère déterminante. Selon une étude menée sur le terrain de Paris-Saclay-Versailles (anciennement Toussus-le-Noble), cette procédure peut permettre une réduction du bruit perçu au sol pouvant atteindre jusqu'à 5 décibels. Cette procédure est reprise dans l'arrêté relatif à Paris-Saclay-Versailles sous la formulation suivante : « Les usagers doivent adopter un régime moteur et une configuration de pas d'hélice visant à limiter les nuisances sonores, compatibles avec les procédures d'utilisation du constructeur de l'aéronef ».

Monsieur ACHARD propose qu'un article complémentaire, portant spécifiquement sur l'application de la procédure dite « moindre bruit » à l'aéroport Cannes Mandelieu, soit intégré au projet d'arrêté.

Il aborde un second point, celui des trajectoires des monomoteurs sur le circuit VFR 1000ft qui sont observées plus à l'Est de la nominale. Il fait de nouveau référence à l'arrêté en vigueur à Paris-Saclay-Versailles demandant qu'une instruction visant le respect des trajectoires soit intégrée au projet d'arrêté.

Concernant les aéronefs non basés, le SID recommande qu'ils soient totalement exclus de l'activité des tours de piste, conformément à la règle déjà appliquée sur l'aéroport de Lyon Bron.

Monsieur Alexis GIORDANA, représentant de l'Association Aéroport Cannes Mandelieu Partenaires revient sur l'interrogation posée quant aux retombées économiques générées. Il indique que le chiffre d'affaires de l'Aéroport Cannes Mandelieu est de 16M€, celui des entreprises basées sur le site de l'Aéroport Cannes Mandelieu est de 26M€ et que l'estimation concernant les retombées économiques générées par les passagers de l'Aéroport Cannes Mandelieu est de 156M€.

Monsieur Nicolas VIVANCOS, représentant de l'Aviation d'Affaires indique que Cannes Aviation, centre de formation implanté sur la plateforme, est le seul établissement du quart sud-est à former des pilotes de ligne. Il précise que 90 % des élèves sont originaires de la région, mais que l'organisme est actuellement contraint de refuser des inscriptions en raison des restrictions en vigueur et du manque de capacité que celles-ci entraînent.

Tout en reconnaissant les préoccupations exprimées par les riverains, notamment la gêne ressentie durant la période estivale lorsque les habitants profitent des espaces extérieurs, il propose d'étudier une modulation saisonnière des restrictions. En particulier, il souhaite que

le nombre de tours de piste autorisés pour les avions basés puisse être augmenté durant l'hiver, afin de compenser les heures de formation perdues pendant l'été. Cette modulation permettrait de rétablir un équilibre entre les impératifs de formation et le respect du cadre de vie des riverains, tout en répondant à une demande croissante de formation de pilotes dans notre région.

Madame Françoise BRUNETEAUX, représentante de la Communauté d'Agglomérations Cannes Pays de Lérins se dit favorable à la réalisation d'une étude d'impact relative à l'aviation d'affaires, estimant qu'elle permettra de recueillir des données opérationnelles indispensables à l'élaboration de mesures pertinentes pour cette activité.

Elle met également en avant la proposition citée précédemment de relever l'altitude recommandée sur le circuit VFR monomoteur, considérant que cette mesure pourrait contribuer de manière concrète à atténuer les nuisances perçues par les riverains.

Par ailleurs, elle rappelle que les acteurs locaux sont engagés depuis plusieurs années dans un processus de modernisation de leur flotte d'aéronefs, solution identifiée comme durable pour réduire les impacts environnementaux, notamment en matière de bruit et de pollution. Elle souligne que des progrès ont été accomplis, comme en témoignent les classements CALIPSO des appareils basés sur la plateforme. Elle insiste sur le fait que la modernisation de la flotte doit se poursuivre, et qu'en tant qu'élue régionale, elle défend l'accompagnement que pourrait avoir la région sur un plan d'investissement qui soutiendrait cette dynamique, mais il faut avoir le temps de mettre en œuvre ces accompagnements.

Avant de fixer une échéance pour la mise en œuvre des nouvelles dispositions envisagées dans le projet d'arrêté, elle insiste sur la nécessité de prendre le temps de vérifier si une étude d'impact économique a été menée en ce sens. Cette démarche est essentielle pour s'assurer que les mesures envisagées ne compromettent pas l'activité des écoles de formation et des associations, qui jouent un rôle fondamental dans la structuration de la filière aéronautique.

Monsieur Philippe ACHARD revient sur la mesure 2.2 du projet d'arrêté, qui prévoit d'autoriser les aéronefs à propulsion électrique non basés à effectuer des tours de piste à basse hauteur. Il considère que cette disposition constituerait une régression par rapport à la réglementation actuelle, qui encadre plus strictement ce type d'activité.

Monsieur le Ministre indique que ce point fera l'objet d'une modification, réaffirmant sa volonté d'interdire la pratique des tours de piste à basse hauteur pour les aéronefs non basés.

Monsieur le Ministre remercie l'ensemble des participants pour les positions exprimées. Il souligne que certaines opinions sont diamétralement opposées, ce qui témoigne de la diversité des points de vue. Il rappelle qu'il est tout à fait légitime que chacun puisse partager sa perception de la situation, dans le respect des autres membres présents.

En réponse à l'intervention de Monsieur LEGROS, Monsieur le Ministre, indique bien connaître le contexte de l'aéroport d'Avignon Provence. Il précise toutefois que les enjeux propres à cet aéroport ne sont pas entièrement transposables à ceux de la plateforme de Cannes Mandelieu. Néanmoins, il souligne que les décisions actuellement envisagées ne sont pas en contradiction avec les déclarations qu'il avait formulées lors de son intervention à l'Assemblée nationale, à laquelle Monsieur LEGROS fait référence.

Concernant la proposition de relèvement de l'altitude, il ne s'oppose pas à ce que des travaux sur le sujet soient relancés, il faut cependant rechercher une amélioration concrète, mesurable mais aussi juste pour l'ensemble des populations du territoire. Toutefois, il insiste sur le fait qu'une telle étude doit être conduite en étroite coordination avec l'aéroport de Nice, car toute modification locale pourrait entraîner des répercussions sur d'autres zones du trafic aérien.

En réponse à Madame FORIEL, il partage que certaines informations ont été communiquées via la réponse en séance de Monsieur GIORDANA, un complément sera apporté par la suite par Monsieur GOLDNADEL.

En réponse à Monsieur VALET sur la question de la trajectoire « Nord-Ouest », il confirme l'abandon définitif du projet de trajectoire alternative.

En réponse à Monsieur VIVANCOS sur la question de la formation des pilotes, il réaffirme que les filières du secteur aéronautique doivent être préservées, en raison de leur rôle stratégique dans la formation et l'emploi. Concernant la proposition visant à moduler les périodes de restriction en fonction de la saisonnalité, il faudra intégrer désormais que les périodes de formation puissent être légèrement rallongées sur la période estivale sans pour autant fermer complètement la porte d'étudier un rythme secondaire en hiver.

Concernant les propos de Madame BRUNETEAUX sur le renouvellement de flotte, il souligne l'importance de prendre dès à présent des décisions fortes afin d'accélérer concrètement sur la transition.

Monsieur Philippe ACHARD soulève le thème de l'accidentologie liée à l'aviation légère, en s'appuyant sur des données de mortalité relevées pour l'année 2025. Il appelle à la mise en place de campagnes de contrôles aléatoires d'alcoolémie et de stupéfiants sur l'aéroport Cannes Mandelieu, spécifiquement ciblées sur ce segment de l'aviation.

Monsieur LEGROS répond que ces contrôles sont déjà en place, précisant que leur mise en œuvre a récemment été confiée à la Police aux Frontières, opérant en zone côté piste.

Monsieur Jérôme VIAUD représentant de la Communauté d'Agglomérations du Pays de Grasse remercie Monsieur le Ministre pour sa présence au sein de cette Commission Consultative de l'Environnement, soulignant le caractère exceptionnel de sa participation. Il prend acte de l'abandon du projet de trajectoire Nord-Ouest et adresse ses remerciements à Madame Michèle TABAROT, députée de la 9^e circonscription, pour son engagement et le travail accompli. Il ajoute que cette décision apporte un soulagement à de nombreuses communes du Var, fortement exposées aux nuisances envisagées par le projet initial.

Monsieur le Ministre remercie les membres présents et quitte l'assemblée.

Monsieur le sous-préfet poursuit la séance et énonce le point 1 de l'ordre du jour :

1. lancement de l'étude d'impact visant à une évolution de la réglementation locale applicable à l'aviation d'affaires.

Monsieur Olivier WEISS, DGAC/DTA explique que l'introduction de nouvelles mesures encadrant l'activité de l'aviation d'affaires pourrait entraîner des répercussions socio-économiques significatives. Il insiste sur la nécessité de garantir que ces mesures soient pleinement justifiées, c'est-à-dire qu'elles répondent directement à l'objectif visé de réduire les nuisances sonores. Il rappelle également qu'elles doivent être proportionnées, en tenant compte des réalités économiques du secteur, et qu'elles doivent être non discriminatoires. Il mentionne l'existence d'un cadre méthodologique reconnu permettant d'évaluer ces critères : l'étude d'impact circonstanciée.

Étude d'impact circonstanciée Restrictions d'exploitation

L'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation visant l'aviation d'affaires est susceptible d'avoir des effets socio-économiques sur les acteurs présents sur la plateforme.

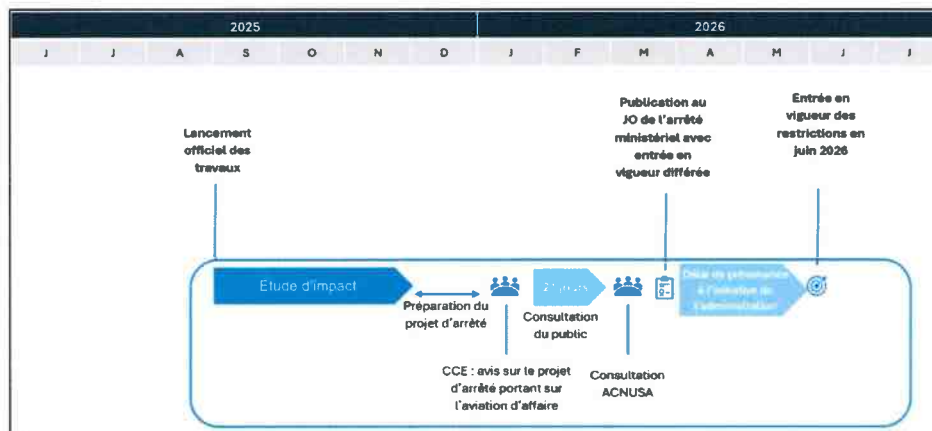
Une étude d'impact circonstanciée est dès lors nécessaire (circulaire du Premier ministre).

Cette étude vise à évaluer les conséquences de l'introduction de certaines mesures directement liées au bruit engendré par l'activité aérienne de l'aviation d'affaires. Dans ce cadre, il s'agit de :

- **fonder les restrictions** non plus sur la masse certifiée au décollage des appareils (indirect) mais au travers de **critères liés à la certification acoustique** (direct) conformément aux normes internationales
- **étendre la restriction assise sur la marge acoustique cumulée (13 EPNdB) à tous les aéronefs des chapitres 3 et 4** (seuls les turboréacteurs sont actuellement concernés)
- **renforcer le niveau d'exigence en matière de performance acoustique** (marge acoustique cumulée et niveau de bruit certifié à l'approche)

En termes de calendrier :

Étude d'impact circonstanciée Calendrier prévisionnel



Monsieur le sous-préfet résume qu'une nouvelle CCE devra avoir lieu à ce sujet en fin d'année 2025 ou début d'année 2026.

Point n°2 : Les actions autres que réglementaires visant à contribuer à la réduction de l’empreinte environnementale de l’Aéroport Cannes Mandelieu.

Monsieur Cédric NEBATI, délégué Côte d’Azur de la DSAC sud-est explique que le Ministre souhaite encourager la transition vers une aviation plus durable à l’aéroport Cannes Mandelieu en mettant en œuvre à la fois des mesures d’accompagnement et des dispositifs incitatifs. Bien que la flotte actuelle soit déjà performante, avec 85 % des appareils classés A+, A ou B selon le système CALIPSO, il reste 15 % d’aéronefs à accompagner dans cette évolution.

Deux actions concrètes sont engagées :

- Mise à disposition d’un avion électrique : À l’initiative du Ministre, la DGAC, en collaboration avec la FFA, a permis l’arrivée d’un aéronef à propulsion électrique sur le site de Cannes Mandelieu. Livré le 24 juillet, il est actuellement stationné dans le hangar de l’aéroclub d’Antibes. L’objectif est de favoriser une utilisation partagée entre les différents usagers de la plateforme.
- Soutien financier à la modernisation des flottes : Des mesures d’aide existent, toujours en partenariat avec la FFA, afin d’inciter les aéroclubs à renouveler leur flotte. Un accompagnement ciblé est prévu pour un aéroclub en particulier, afin de l’aider à acquérir des appareils appartenant à des catégories plus respectueuses de l’environnement.

Madame Françoise BRUNETEAUX souhaite connaître le montant précis des aides financières allouées à cette action. Elle réaffirme l’importance de l’étude d’impact qu’elle a sollicitée précédemment concernant les mesures de restriction envisagées. Il est essentiel de pouvoir évaluer si le niveau de soutien financier prévu est suffisamment incitatif pour les structures concernées, et s’il permet aux acteurs de l’aviation légère d’adapter leur flotte aux nouvelles exigences introduites dans le projet d’arrêté.

Monsieur le sous-préfet indique qu’une réponse à cette question sera réalisée au travers du compte rendu de la séance.

Information post réunion : Il est précisé qu’en 2024 le coût moyen pour équiper un appareil d’un silencieux s’élève entre 6000€ et 8000€ suivant le silencieux et l’avion, la FFA peut allouer une aide de 2250€.

Information d'actions autres que réglementaires visant à contribuer à la réduction de l'empreinte environnementale de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu

- Contribution au renouvellement/équipement d'une flotte d'aéronefs durables;
- Nouvelle procédure d'attribution des baux relatifs à location de hangars pour les avions basés

Encouragement aux équipements durables

Arrivée d'un Vélis Électro le 24 juillet

- hangar de l'Aéroclub d'Antibes et UACA
- utilisation partagée



Aéroclub d'Antibes :

- 3 demandes de primes anti-bruit avant fin 2025 (2 PA28 et 1 DR400)
- amélioration vers Calipso A ou B

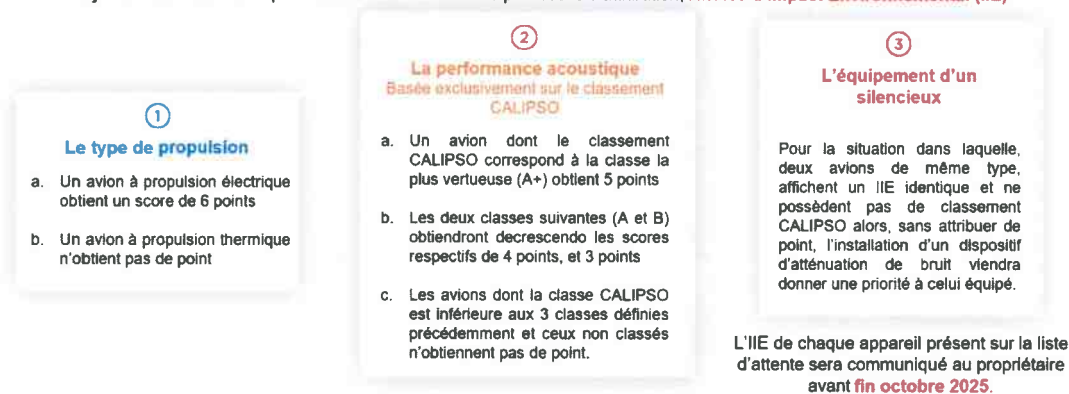
Au-delà des mesures d'accompagnement, une initiative incitative est envisagée par l'exploitant de l'aéroport. Celui-ci propose d'introduire un Indice d'Impact Environnemental (IIE) comme critère d'attribution des baux pour les hangars destinés aux aéronefs d'aviation légère basés sur la plateforme.

Jusqu'à présent, l'attribution des emplacements reposait uniquement sur l'ordre chronologique des demandes. Le nouveau dispositif vise à intégrer cet indice, fondé sur trois leviers principaux, tels que présentés dans le schéma ci-dessous.

Nouvelle procédure d'attribution des baux relatifs à location de hangars pour les avions basés

Actuellement : L'attribution suit l'ordre chronologique des demandes

Objectif : Introduire un aspect environnemental dans le processus d'attribution, l'Indice d'Impact Environnemental (IIE)



Il est précisé que l'introduction de ce nouvel indice favorisera les aéronefs les plus vertueux, en leur permettant d'améliorer leur position sur la liste d'attente. Il est également rappelé que cette mesure ne concerne que les appareils en attente d'attribution : les avions déjà basés sur l'aéroport ne verront pas leur emplacement remis en question.

La DSAC tient à remercier l'exploitant qui a été force de proposition sur ce point particulier.

Monsieur ACHARD revient sur les actions autres que réglementaires visant à améliorer l'empreinte environnementale de l'Aéroport Cannes Mandelieu. Il rappelle l'existence de deux documents de référence à destination des riverains : la charte d'engagements de l'environnement, dont la troisième édition date de 2015, et le code de bonne conduite environnementale, publié par la DGAC en 2012.

Le SID souhaite qu'un audit de ces documents soit réalisé afin d'en réévaluer le contenu à la lumière des évolutions réglementaires intervenues ces dernières années.

Monsieur Franck GOLDNADEL, représentant de l'exploitant de l'aérodrome et Président du directoire du groupe Aéroports de la Côte d'Azur rappelle que ces documents avaient été élaborés à l'époque dans une logique d'évolution des principes environnementaux. Depuis, plusieurs arrêtés ont été adoptés, venant renforcer et structurer davantage le processus d'amélioration. Il exprime une réserve quant à l'intérêt d'auditer les documents cités, dans la mesure où ils reflètent des engagements collectifs datant de 2015, alors que de nouvelles dispositions, plus contraignantes, ont été introduites depuis, modifiant significativement le cadre initial.

Monsieur le sous-préfet s'interroge sur la pertinence actuelle de ces documents au regard du cadre réglementaire en vigueur, et demande s'ils ne sont désormais dépassés ou moins exigeants que les textes officiels adoptés.

Monsieur Franck GOLDNADEL répond que la mesure envisagée reviendrait à réévaluer des arrêtés datant de quinze ans à partir des textes réglementaires actuellement en vigueur.

Monsieur le sous-préfet s'interroge sur l'avenir de ces documents et pose la question de leur maintien.

Madame Emmanuelle BLANC, directrice de la DSAC/SE souligne que la question mérite d'être posée. Elle rappelle que des documents tels que le code de bonne conduite ont été élaborés principalement dans des contextes où aucun arrêté n'était pris. En l'absence de mesures assorties de sanctions, et à l'issue de concertations entre les différents acteurs, ces codes ont été mis en place pour encourager des pratiques respectueuses et responsables.

Elle estime qu'il serait pertinent de remplacer ces documents par des supports de communication pédagogiques. Ceux-ci pourraient, par exemple, décliner les arrêtés existants, et contribuer à une meilleure compréhension et diffusion des nouvelles mesures prévues dans le prochain arrêté.

Monsieur le sous-préfet rappelle que les textes réglementaires publiés depuis ont plus de poids que les anciens documents comme la charte ou le code de bonne conduite. Garder les deux en parallèle peut créer de la confusion, certains pouvant s'appuyer sur les anciens textes pour justifier qu'ils respectent les règles.

Monsieur Eric LEGROS rappelle que des documents similaires existent déjà, adaptés aux différents régimes de vol. Ils mettent l'accent sur les trajectoires, les repères visuels, et sont édités directement par l'aéroport.

Monsieur le sous-préfet conclut en soulignant l'importance de limiter le nombre de documents en circulation. Trop de références peuvent créer de la confusion ; il est essentiel de privilégier la cohérence et la clarté en ne conservant que les textes actuels (arrêtés et documents pédagogiques)

Point n°3 : l'approche par la mer.

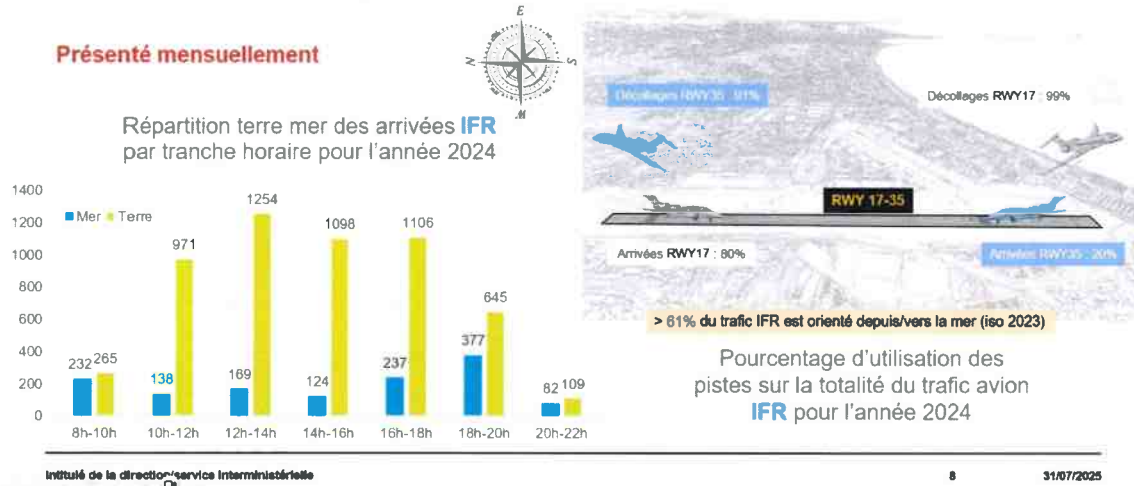
Monsieur le sous-préfet précise que le sujet n'est pas nouveau. Lors de la dernière CCE, il avait demandé à la DGAC de réaliser une « étude 4 saisons » sur le sujet. Les résultats ont montré que les approches par la mer sont plus fréquentes en hiver qu'en été, ce qui est regrettable puisque c'est en période estivale que les riverains profitent le plus de leur extérieur.

Il rappelle enfin un principe essentiel : c'est toujours le pilote qui choisit sa trajectoire d'approche, en fonction des conditions météorologiques, avec pour seule priorité la sécurité de l'approche et de l'atterrissage.

Monsieur Cédric NEBATI indique que le Ministre des Transports a exprimé le souhait d'un suivi plus régulier concernant les arrivées par la mer. En concertation avec l'exploitant de l'aéroport, il a été décidé que cet indicateur, jusqu'ici présenté une fois par an en CCE, sera désormais communiqué chaque mois. Ainsi, au cours de la première décade de chaque mois, l'exploitant transmettra les données au président de la CCE, qui les diffusera ensuite aux membres de la commission.

Information d'une méthodologie pour la mise en place d'un indicateur de suivi du taux d'approche des IFR par la mer

Présenté mensuellement



L'objectif de cet indicateur est de mesurer la proportion d'arrivées par la mer pour les vols IFR et de suivre l'évolution de cette donnée dans le temps.

Madame Françoise BRUNETEAUX souhaite identifier les leviers d'action possibles pour favoriser une augmentation du nombre d'arrivées par la mer.

Monsieur le sous-préfet rappelle qu'il n'est pas possible de fixer arbitrairement une hausse du nombre d'approches par la mer. Par exemple, si les observations actuelles montrent un taux de 5 %, on ne peut décréter qu'il devra atteindre 10 % en 2027 puis 30 % en 2030. Cela ne fonctionne pas ainsi.

Il précise que, aujourd'hui, la grande majorité des décollages s'effectue en direction de la mer, car les vents dominants viennent du sud. Les atterrissages, eux aussi, se font face au vent pour des raisons de sécurité. Si les régimes de vent évoluent à l'avenir, cela pourrait naturellement entraîner une hausse des approches par la mer... mais aussi des décollages vers la terre.

Monsieur Franck GOLDNADEL explique que deux critères essentiels doivent être pris en compte : les conditions météorologiques, bien sûr, mais aussi la sécurité des vols. La plupart des atterrissages sur la piste RWY35, en provenance de la mer, se font à contre-sens du trafic habituel, uniquement lorsque la météo le permet. Il ne sera donc jamais possible d'atteindre un taux élevé d'approches par la mer. L'objectif est plutôt de disposer d'un indicateur permettant de comptabiliser les occasions où cette option a pu être utilisée.

Monsieur Pierre VALET s'interroge sur la possibilité de refuser un atterrissage à un pilote lorsque les conditions de vent sont défavorables, et de le rediriger vers l'aéroport de Nice.

Monsieur Franck GOLDNADEL rappelle les propos introductifs du Ministre, soulignant l'importance de maintenir une approche « équilibrée » dans les réflexions engagées sur ces sujets. En réponse à une remarque de Madame FORIEL, il précise qu'une première étude d'impact a été menée en 2021, et qu'une nouvelle étude portant sur l'exercice 2024 est actuellement en phase de finalisation.

Monsieur Philippe ACHARD indique que, selon ses connaissances, la VPTA RWY17 est considérée comme la piste « préférentielle », ce qui signifie qu'en cas de conditions aérologiques équivalentes, les pilotes privilégient généralement cette approche. Il demande si le personnel de la tour de contrôle peut, dans ces situations, rappeler au pilote que l'approche par la mer constitue également une option adaptée.

Madame Céline POVEDA, représentante des Contrôleurs de la circulation aérienne précise que l'utilisation de la VPTA RWY17 (approche par la terre) dépend également des conditions météorologiques, notamment tant que le vent arrière ne dépasse pas 7 nœuds. De son côté, la RWY35 (approche par la mer) est proposée dès que les conditions le permettent.

Elle illustre son propos avec l'exemple du dimanche 27 juillet, où, étant elle-même en poste à l'ouverture, les contrôleurs faisaient atterrir les avions en RWY35. Toutefois, un pilote a demandé à utiliser la VPTA RWY17, non pas en raison du vent, mais pour bénéficier d'une distance d'atterrissage plus longue. En effet, la RWY35 présente une distance réduite en raison d'un seuil décalé.

Monsieur le sous-préfet rappelle qu'au-delà du choix d'une piste pour l'atterrissage, de la contrainte météorologique ou opérationnelle, la contrainte de la sécurité demeure avec les responsabilités pénales qui y sont rattachées.

Madame Agnès FORIEL revient sur le chiffre avancé par Monsieur Alexis GIORDANA, selon lequel les arrivées par la terre concerneraient en moyenne une quinzaine d'avions par jour. Au-delà du volume de vols, elle insiste sur le faible nombre de passagers par appareil, estimé à 1,3 en moyenne, et souhaite que cette donnée soit intégrée à l'analyse. Elle rappelle à ce titre l'intitulé de cette réunion de la Commission Consultative de l'Environnement, soulignant l'importance de considérer l'impact global pour l'Environnement.

Madame Emmanuelle BLANC répond qu'il est essentiel de se rappeler les propos introductifs du Ministre Philippe TABAROT, qui a souligné l'importance d'adopter une approche « équilibrée » dans l'élaboration des mesures à envisager sur ce sujet.

Point n°4 : « le devenir de l'étude d'une procédure satellitaire alternative d'arrivée par l'ouest dite "trajectoire alternative par le Nord-Ouest" ».

Ce point a été traité par Monsieur le Ministre des Transports dans sa prise de parole. Il a confirmé l'abandon des études sur cette « trajectoire alternative ».

Point n°5 : l'avis sur les évolutions réglementaires des conditions d'exécution des tours de piste des avions légers sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu (projet d'arrêté ministériel).

Monsieur le sous-préfet rappelle que seuls les membres titulaires ou leurs suppléants sont habilités à participer au vote. Les communes de Mougins et du Cannet, associées à la CCE, ne disposent pas d'une voix délibérative et ne prendront donc pas part au vote. L'avis sera adopté à la majorité relative, les abstentions n'étant pas prises en compte. Il s'agit d'un avis simple, ce qui signifie qu'il ne contraint pas le Ministre dans la poursuite de la procédure.

Il rappelle que le vote portera sur la version du projet modifiée en séance, intégrant « l'amendement SID ». Il s'agit d'une version différente de celle envoyée avec l'invitation à cette réunion, la modification ayant été introduite par le SID lors de la séance. Celle-ci vise à interdire aux aéronefs à propulsion électrique non basés d'effectuer des tours de piste à basse hauteur. L'article concerné devra être rédigé de manière claire et précise, directement en séance au moment de sa présentation.

Monsieur Cédric NEBATI rappelle que les tours de piste sont encadrés par l'arrêté du 6 décembre 1995, modifié par celui du 9 mai 2022.

Il détaille ensuite les sept mesures figurant dans le projet d'arrêté présenté ci-après.



Principales évolutions du cadre réglementaire actuel fixé par l'arrêté du 9 mai 2022 modifiant l'arrêté du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu

- Autorisation des tours de piste de 9h00 à 20h00 (et non plus de 8h00 à 20h00)
- Démarrage des restrictions liées à la période estivale au 1^{er} juin et non au 15 juin
- Prise en compte des samedis, au même titre que les dimanches et jours fériés, dans les restrictions liées à la période estivale
- Limitation pour les avions classés Calipso C à 3 tours de piste (dont deux à basse hauteur) (et non plus 5 dont trois à basse hauteur)
- Pour les aéronefs non basés (hors à propulsion électrique) :
 - Interdiction des tours de piste durant la période estivale.
 - Interdiction, durant le reste de l'année, des tours de piste des avions non basés les plus bruyants (c'est-à-dire classés C ou D selon CALIPSO ou non classés) à la place du critère lié à la présence d'un silencieux. Pour les avions non basés ne relevant pas de cette catégorie, les évolutions en tour de piste sont en outre interdites les samedis et les dimanches.



Tableau récapitulatif de la réglementation actuelle :



Cadre réglementaire actuel fixé par l'arrêté du 9 mai 2022 modifiant l'arrêté du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu

Quel est le statut de votre avion ?	DU 15 JUIN AU 15 SEPTEMBRE						LE RESTE DE L'ANNÉE	
	Lundi au Samedi		Dimanche et jours fériés		Dimanche et jours fériés entre 12h et 15h		Lundi au Dimanche	
	Nbr. TDP*(1)	Nbr. TDP BH*(2)	Nbr. TDP	Nbr. TDP BH	Nbr. TDP	Nbr. TDP BH	Nbr. TDP	Nbr. TDP BH
Avion basé à propulsion électrique	5	3	5	3	5	3	5	3
Avion basé classé CALIPSO A ou B	5	3	5	3	X	X	5	3
Avion basé classé CALIPSO C	5	3	X	X	X	X	5	3
Avion basé classé CALIPSO D ou non classé	2	X	X	X	X	X	2	X
Avion non basé	2	X	X	X	X	X	2	X

Tableau récapitulatif des mesures projetées (projet initial) :

Synthèse des propositions d'évolution

Les tours de piste (TOP) sont autorisés entre 0h00 et 20h00 (en heures locales).

Quel est le statut de l'avion ?	DU 1 ^{er} JUIN AU 15 SEPTEMBRE						LE RESTE DE L'ANNÉE (reste la semaine)	
	Lundi au vendredi		Samedi, dimanche et jours fériés hors créneaux 12h00-15h00		Samedi, dimanche et jours fériés entre 12h00 et 15h00		Nombre maximal de TOP consécutifs autorisés	Nombre maximal de TOP BH consécutifs
	Nombre maximal de TOP consécutifs autorisés	Nombre maximal de TOP BH consécutifs autorisés	Nombre maximal de TOP consécutifs autorisés	Nombre maximal de TOP BH consécutifs autorisés	Nombre maximal de TOP consécutifs autorisés	Nombre maximal de TOP BH consécutifs autorisés		
Avion basé et non basé à propulsion électrique	5	3	5	3	5	3	5	3
Avion basé classé CALPSO A+, A ou B	5	3	5	3	X	X	5	3
Avion basé classé CALPSO C	3	2	X	X	X	X	3	2
Avion basé classé CALPSO D ou non classé	2	X	X	X	X	X	2	X
Avion non basé classé CALPSU A+, A ou B	X	X	X	X	X	X	2 <small>(si lundi au vendredi)</small>	X

Institut de la direction² service Interministérielle 13 31/07/2025

Calendrier décidé :



Calendrier de consultation et d'application

Calendrier prévisionnel :

a. 31 juillet 2025 : Présentation en CCE

- Arrêté mettant à jour l'annexe à l'arrêté du 6 décembre 1995 définissant les conditions d'exécution des tours de piste des avions légers sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu
- Engagement sur l'étude d'impact de mesures anticipées pour l'aviation d'affaires
- Fin de l'étude « trajectoire nord ouest »

b. 1^{er} août au 28 août 2025 : Consultation publique

c. 6 octobre 2025 : Passage en session ACNUSA

d. Fin octobre : Publication et application de l'arrêté

Monsieur Philippe ACHARD revient sur le contenu de la proposition de modification du projet d'arrêté formulée par le SID, portant sur le point 2.2. Celle-ci vise à autoriser les aéronefs électriques non basés à effectuer des tours de piste à basse altitude, une disposition qui soulève des enjeux en matière de sécurité pour les riverains. Il souligne également une contradiction apparente entre les points 2.2 et 2.4, qu'il estime nécessaire de clarifier.

Monsieur Olivier WEISS, DGAC/DTA apporte une précision sur la terminologie utilisée dans le projet d'arrêté. Le terme « avion » mentionné au point 2.4 fait référence à un appareil

pouvant être classé selon la classification CALIPSO. D'après la définition de l'arrêté de 2019, il s'agit d'un avion équipé d'un ou plusieurs moteurs à piston, dont la masse maximale au décollage n'excède pas 8 618 kg. Ce terme se distingue réglementairement de celui d'« aéronef à propulsion électrique » utilisé au point 2.2. Le choix des mots reflète une différence de nature entre les deux types d'appareils.

Monsieur le sous-préfet répond, à propos de la proposition du SID, que celle-ci repose essentiellement sur une problématique de sécurité, comme l'a souligné Monsieur ACHARD. Il rappelle que l'orientation donnée par le Ministre visait prioritairement la réduction des nuisances sonores, ce qui constitue le point de départ des travaux ayant conduit à l'élaboration des mesures de ce projet d'arrêté à vocation environnementale. D'un point de vue juridique, interdire une catégorie d'aéronefs reviendrait à introduire une forme de discrimination, ce qui risquerait de fragiliser le texte en cas de recours administratif. D'autant plus que le fondement de cette interdiction relèverait de la sécurité, et non du bruit, ce qui s'écarte de l'objectif initial.

Monsieur Cédric NEBATI souligne les mesures fortes prévues dans le projet initial visant à encadrer l'activité des appareils non basés : interdiction des tours de piste pendant la période estivale, et limitation de leur utilisation le reste de l'année aux seuls jours ouvrés (du lundi au vendredi), exclusivement pour les aéronefs classés A+, A ou B. Il rappelle que l'élaboration de certaines de ces dispositions s'inscrit également dans une volonté de favoriser le développement des aéronefs à propulsion électrique sur le site de Cannes Mandelieu.

Monsieur Philippe ACHARD décide, de son plein gré, de retirer la demande d'amendement proposée par le SID, à la lumière des échanges précédents et notamment des précisions apportées par Monsieur WEISS.

Madame Emmanuelle BLANC rappelle que le Ministre s'est montré ouvert à l'idée d'engager de nouvelles réflexions sur ce sujet, tout en précisant que leur examen interviendrait à une étape ultérieure.

Madame Françoise BRUNETEAUX sollicite la DSAC afin qu'une étude soit menée sur la possibilité de relever l'altitude des appareils dans le cadre du circuit des tours de piste. Cette demande avait déjà été formulée par Monsieur David LISNARD. Elle souhaite connaître la position de la DSAC sur ce point et, si celle-ci s'avère favorable, dans quelle mesure une telle modification pourrait être mise en œuvre.

Madame Emmanuelle BLANC répond que l'ajustement des trajectoires constitue une problématique particulièrement complexe, notamment en raison de la proximité de l'aéroport de Nice. Elle précise que ce sujet nécessitera des études approfondies sur la circulation aérienne.

Monsieur le sous-préfet invite les participants à faire part de leurs éventuelles observations ou commentaires concernant le projet d'arrêté présenté.

Monsieur Philippe ACHARD a plusieurs remarques :

- Il souligne que le projet d'arrêté autoriserait les avions classés CALIPSO C et D à effectuer des tours de piste. Or, selon la documentation CALIPSO publiée par la DGAC, ces appareils sont considérés comme bruyants. Il rappelle également que la charte d'engagements pour l'environnement prévoit explicitement l'interdiction des avions dits « bruyants ». Il s'interroge donc sur une possible contradiction entre le projet d'arrêté et les engagements environnementaux en vigueur.
- Il évoque l'arrêté de juillet 2024, qui a introduit la classe A+ pour distinguer les aéronefs les plus vertueux sur le plan environnemental. Dans ce contexte, il lui paraît incohérent que des appareils identifiés comme bruyants par la DGAC puissent encore être autorisés à effectuer des tours de piste à basse altitude .

- Il attire l'attention sur un usage détourné de la notion de tours de piste « consécutifs », censée limiter leur nombre. Il constate que certains pilotes contournent cette règle en effectuant une courte escale au sol entre deux séquences, ou en quittant temporairement la CTR avant de revenir pour une nouvelle série. Il s'interroge sur la conformité de ces pratiques avec l'esprit du projet d'arrêté et demande s'il est possible d'agir pour y mettre un terme.
- Enfin, il demande l'interdiction totale des tours de piste sur la piste 04/22, quelle qu'en soit la forme. Il s'étonne que l'État autorise encore de telles pratiques, qui sont un enjeu de sécurité direct pour les populations survolées.

Madame Emmanuelle BLANC souligne qu'il est important de rappeler que 85 % des appareils basés à Cannes Mandelieu sont classés en catégories A et B. Elle estime qu'à terme, les avions classés C ou D, encore autorisés à effectuer des tours de piste, devront progressivement disparaître. Toutefois, elle reconnaît que certains de ces appareils sont encore utilisés par certaines entités, et qu'une interdiction immédiate serait perçue comme trop brutale. C'est pourquoi l'approche retenue a été de proposer des mesures incitatives visant à restreindre davantage l'activité de cette catégorie d'aéronefs.

Monsieur Cédric NEBATI précise que, d'un point de vue juridique, l'arrêté définit un volume de tours de piste autorisés, mais ne fixe aucun délai entre les séquences. Le terme « consécutif » ne renvoie donc pas à une contrainte temporelle, mais uniquement à une limite quantitative.

Monsieur le sous-préfet conclut en reconnaissant que ce projet d'arrêté n'est probablement pas parfait ni pleinement satisfaisant pour l'ensemble des parties concernées. Toutefois, il représente une avancée équilibrée dans la gestion des nuisances sonores.

Dans la continuité, il annonce que plusieurs points seront abordés lors de la prochaine réunion de la CCE :

- Le projet d'arrêté suite à l'étude d'impact sur l'aviation d'affaires
- Les souhaits d'évolutions de l'arrêté visant l'aviation légère
- La réflexion sur la hiérarchisation des documents : arrêtés et documents pédagogiques
- L'étude sur les nuisances menée par l'ADNA

Il ouvre ensuite la phase de vote, en rappelant que, le SID ayant retiré sa demande de modification, le vote portera sur la version initiale du projet d'arrêté, celle qui a été transmise à l'ensemble des membres avec l'invitation à la présente réunion.

Le vote se fait à main levée.

Les favorables : 9

Les défavorables : 5 (AACMP + AUCAP + Aviation d'affaires + SID + ADNA)

Les abstentions : 1 (Représentant des contrôleurs de la circulation aérienne)

La CCE émet donc un AVIS FAVORABLE sur le projet d'arrêté présenté.

Monsieur Franck GOLDNADEL tient compte des remarques exprimées par les différents acteurs de l'aéroport, en particulier sur la nécessité de tendre vers un équilibre. Il rappelle que l'aéroport Cannes Mandelieu est l'un des terrains les plus contraints de France, et que cette contrainte pèse directement sur des acteurs essentiels à son fonctionnement, notamment les écoles de pilotage.

Il regrette que le projet d'arrêté ne prévoie pas de période d'adaptation, notamment pour ces écoles qui ont déjà consenti d'importants efforts pour moderniser leur flotte et qualifier leurs appareils, mais qui ont encore besoin de temps pour faire évoluer certains avions concernés

par les nouvelles restrictions. Selon lui, le rôle de l'autorité aéroportuaire est d'accompagner le développement de l'aéroport dans un cadre harmonieux, en concertation avec les riverains, les communes avoisinantes et les autorités locales. C'est dans cet esprit qu'il a soutenu les évolutions positives proposées.

Il déplore l'absence d'un dispositif de type moratoire, qui aurait permis aux acteurs ayant engagé des démarches vertueuses, notamment ceux disposant encore d'appareils classés CALIPSO C, de poursuivre leur transition. Il rappelle enfin que l'arrêté de 2022 avait été présenté comme garant d'une certaine stabilité, destinée à permettre aux opérateurs de mettre en œuvre les mesures nécessaires. Or, à peine trois ans plus tard, de nouvelles contraintes sont introduites, en rupture avec les engagements précédents.

Monsieur le sous-préfet remercie les membres présents et clôture la séance.

LE SOUS-PRÉFET DE GRASSE
D EL 45 04
Jean-Claude GENEY

