

AVIS DU COLLEGE

Séance du 6 octobre 2025

N° 2025 / 14

Objet : projet de modification de l'arrêté ministériel du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu (Alpes-Maritimes)

Saisi du projet de modification de l'arrêté du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, le collège a examiné le dossier au cours de sa séance du 6 octobre 2025.

Vu le code des transports, notamment le III de l'article L.6361-6 ;

Vu l'arrêté du 6 décembre 1995 modifié portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu ;

Vu l'arrêté du 17 juillet 2024 portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore ;

Vu les observations formulées lors de la consultation du public qui s'est déroulée du 1er au 28 août 2025 ;

Vu le dossier de la DTA présenté en séance plénière du 6 octobre 2025 ;

Vu l'avis favorable de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nice – Côte d'Azur du 31 juillet 2025 ;

Le collège de l'Autorité de contrôle rappelle que dans son avis n°2022-11 du 7 mars 2022 concernant le projet de modification de l'arrêté ministériel du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, il avait fait remarquer que « *malgré l'absence d'étude ou de notice d'impact du projet, il résulte de l'ensemble de ces restrictions renforcées pour les aéronefs basés et non basés, que l'application des nouvelles dispositions de l'arrêté, soumises à l'examen de l'Autorité de contrôle, entraînera une réduction significative des nuisances, qu'il conviendra d'évaluer objectivement en fin de chaque saison estivale afin d'en apprécier les bénéfices pour les riverains* ». Aujourd'hui, le collège de l'Autorité de contrôle relève que l'administration de l'aviation civile n'a pas suivi la préconisation d'évaluer, à l'issue des dernières saisons estivales, les effets des restrictions inscrites dans l'arrêté du 9 mai 2022, en vigueur depuis l'été 2023. Il souligne également qu'aucune estimation des effets escomptés des restrictions prévues par le présent projet d'arrêté n'a été faite au préalable.

En l'absence d'une telle évaluation, et donc de toute objectivation de la gêne sonore actuelle, le collège de l'Autorité de contrôle s'interroge sur l'opportunité d'étendre, par arrêté ministériel, les plages de restriction pour la réalisation de tours de piste sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu. En cela, une approche concertée, fondée sur des engagements volontaires (charte, accords locaux), aurait été préférable.

Sous réserve des observations qui précèdent, le collège de l'Autorité de contrôle estime que les nouvelles restrictions imposées à la réalisation des tours de piste sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, en termes d'horaires et de période et au regard du classement CALIPSO des aéronefs, devraient conduire à réduire les nuisances.

En revanche, il considère que les limitations imposées aux avions électriques, basés ou non, sont contre-productives, non seulement dans la mesure où les nuisances générées par ces avions sont quasi nulles, mais également dans la mesure où l'action publique promeut leur développement et leur généralisation, notamment pour les écoles de pilotage. **Par conséquent, le collège de l'Autorité de contrôle demande à ce que les aéronefs à propulsion électrique ne soient pas concernés par les restrictions envisagées.**

Le collège de l'Autorité de contrôle estime que la lisibilité du projet d'arrêté peut être améliorée, afin de prévenir toute difficulté d'applications des nouvelles règles, ainsi que toute difficulté de compréhension par les riverains. En ce sens, il recommande les modifications de rédaction suivantes, qui incluent la suppression des restrictions qui visent les avions électriques :

- Point 2.2 : suppression
- Point 2.3 : **ajouter « maximum »** pour fixer le nombre de tours de piste à basse hauteur pour préciser que de tels tours de piste ne sont pas obligatoires :

« 2.3. Pour les avions légers basés, les tours de piste sont limités à cinq consécutifs dont trois au **maximum** à basse hauteur, sauf pour :

- les avions classés dans la catégorie C pour lesquels la limite est portée à trois consécutifs dont deux au **maximum** à basse hauteur ;
- les avions classés dans la catégorie D ou non classés pour lesquels la limite est portée à deux consécutifs, sans qu'ils puissent effectuer de circuit à basse hauteur ».

Sans cette notion de « maximum », la lecture stricte de la règle impose des tours de piste à basse hauteur dans le nombre maximum de tours de piste consécutifs autorisés. Par suite, la règle est plus restrictive pour les avions classés, selon la classification CALIPSO, dans la catégorie C (qui peuvent effectuer 3 tours de piste consécutifs dont 2 à basse hauteur : donc le pilote qui ne souhaite pas effectuer de tour de piste à basse hauteur ne pourra effectuer qu'un seul tour de piste) que pour ceux classés dans la catégorie D (qui peuvent effectuer 2 tours de piste consécutifs sans pouvoir effectuer de tours de piste à basse hauteur).

- Point 3. Restrictions supplémentaires applicables du 1er juin au 15 septembre
 - 3.1. Les tours de piste sont interdits pour les avions légers non basés.
 - 3.2. Les samedis, dimanches et jours fériés :
 - les tours de piste sont interdits entre 12 heures et 15 heures locales, sauf pour les aéronefs à propulsion électrique ;
 - **les tours de piste sont interdits aux avions légers classés dans la catégorie C ou D, ou non classés.**

Après avoir pris connaissance du dossier soumis par la direction du transport aérien (DTA) et avoir entendu sa présentation, ainsi que la présentation du rapport de l'équipe permanente, **le collège de l'Autorité de contrôle rend son avis en deux parties :**

- Il émet un avis défavorable concernant les restrictions envisagées pour les aéronefs à propulsion électrique.
- Il émet un avis favorable concernant les autres restrictions contenues dans le projet, sous réserve des modifications de rédaction susmentionnées.

Le collège de l'Autorité de contrôle renouvelle sa demande qu'une évaluation objective soit menée en fin de chaque saison estivale afin d'apprécier les bénéfices pour les riverains de l'application des nouvelles mesures de restriction.

Le collège de l'Autorité de contrôle déclare enfin que toute nouvelle proposition de modification devra nécessairement comporter une étude préalable d'impact s'appuyant sur l'évaluation objective précitée, au risque, sinon, de s'exposer à un avis défavorable.

Cet avis sera transmis au directeur du transport aérien et au préfet des Alpes Maritimes. Il sera ensuite rendu public.

Le Président



Pierre MONZANI