



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile



CONSULTATION DU PUBLIC SUR LE PROJET D'ARRÊTÉ MODIFIANT L'ARRÊTÉ DU 6 DECEMBRE 1995 PORTANT LIMITATION DES CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AÉRODROME DE CANNES- MANDELIEU

Synthèse de la consultation du public

OCTOBRE 2025

Table des matières

01	Introduction	3
02	Généralités	6
	2.1 Santé et cadre de vie	6
	2.2 Les constats actuels sur la plateforme : trafic et trajectoires des avions	8
	2.3 Les restrictions sur la réglementation actuelle de la plateforme	9
	2.4 Les demandes de modification de la réglementation et des procédures en vigueur	10
03	Les modifications de l'annexe	12
	3.1 Extension de la durée de la période estivale (1 ^{er} juin – 15 septembre)	14
	3.2 Limitation des tours de piste pour les aéronefs à propulsion électrique	15
	3.3 Extension au samedi des restrictions	15
	3.4 Plage horaire des tours de piste	15
	3.5 Limitations renforcées pour les avions non basés	16
	3.6 Limitation du nombre de tours de piste pour les avions classés C ou D ou non classés	16
	3.7 Tours de piste à basse hauteur (vols de formation et d'entraînement)	17
	3.8 Les nouvelles propositions de restrictions concernant les tours de piste	17
04	Les modalités de concertation et de consultation du public	18
05	Hors sujet	19
06	Conclusion	20

01 Introduction

Contexte de la consultation

En application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu (Alpes-Maritimes) a été soumis à consultation du public pour **une durée de 28 jours, du 1^{er} août au 28 août 2025**.

L'aéroport de Cannes-Mandelieu fait l'objet, depuis 1995, d'un arrêté de restriction qui a déjà été révisé à plusieurs reprises, notamment en 2019 (arrêté du 5 août 2019) et 2022 (arrêté du 9 mai 2022).

Le présent projet tend à renforcer les restrictions pour la réalisation de tours de piste sur l'aérodrome dans l'objectif de réduire plus encore les nuisances sonores engendrées par cette activité.

Ses orientations principales sont les suivantes :

- réduction de la plage horaire pour les tours de piste : de 9h00 à 20h00 au lieu de 8h00 à 20h00 ;
- extension de la durée de la période estivale (du 1^{er} juin au 15 septembre, au lieu du 15 juin au 15 septembre) caractérisée par des restrictions renforcées ;
- extension au samedi des restrictions en vigueur les dimanches et jours fériés, en particulier durant la période estivale ;
- limitations renforcées pour les avions non basés ;
- limitation du nombre de tours de piste consécutifs pouvant être réalisés par les avions classés C ou D selon la classification CALIPSO, ou non classés.

Ce projet d'arrêté a fait l'objet d'une présentation **pour avis à la Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport qui s'est tenue le 31 juillet 2025**. La CCE s'est prononcée favorablement sur ce projet.

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 à l'automne 2025.

La présente synthèse vise à exposer les résultats de cette consultation du public et la suite qui leur a été donnée (en application de l'article R. 572-11 du code de l'environnement notamment).

Méthodologie d'analyse

- Les contributions déposées sur le site dédié ont été récupérées dans leur intégralité et étudiées.
- 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 le projet de texte réglementaire. 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

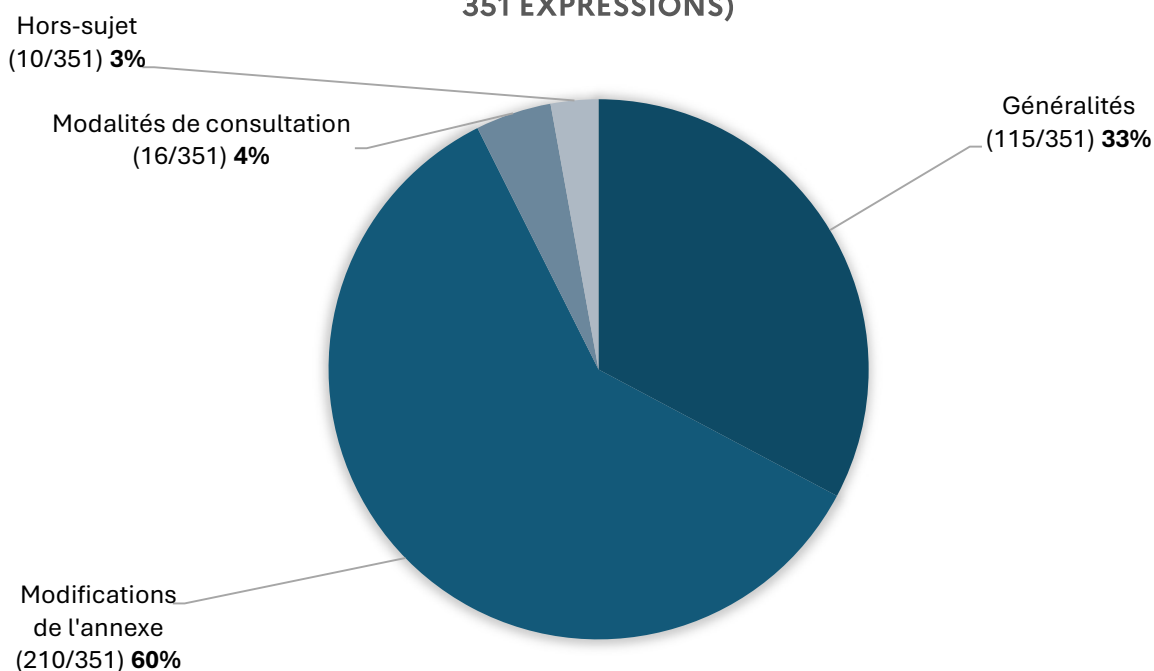
216 contributions ont été déposées sur la plateforme de la consultation du public ; parmi celles-ci, 18 doublons ont été retirés des calculs. Ainsi au total, **198 contributions sont traitées** dans la présente synthèse.

Certaines contributions ont abordé plusieurs thématiques. Ainsi, les 198 contributions comportent finalement **351 expressions identifiées**. C'est l'ensemble de ces expressions du public qui 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 (3 expressions du public dans le cadre de cette consultation sont des questions).

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

GRAPHIQUE 1 - RÉPARTITION DES EXPRESSIONS DU PUBLIC EN FONCTION DES THÉMATIQUES (SUR UN TOTAL DE 351 EXPRESSIONS)



Éléments sur le profil des répondants

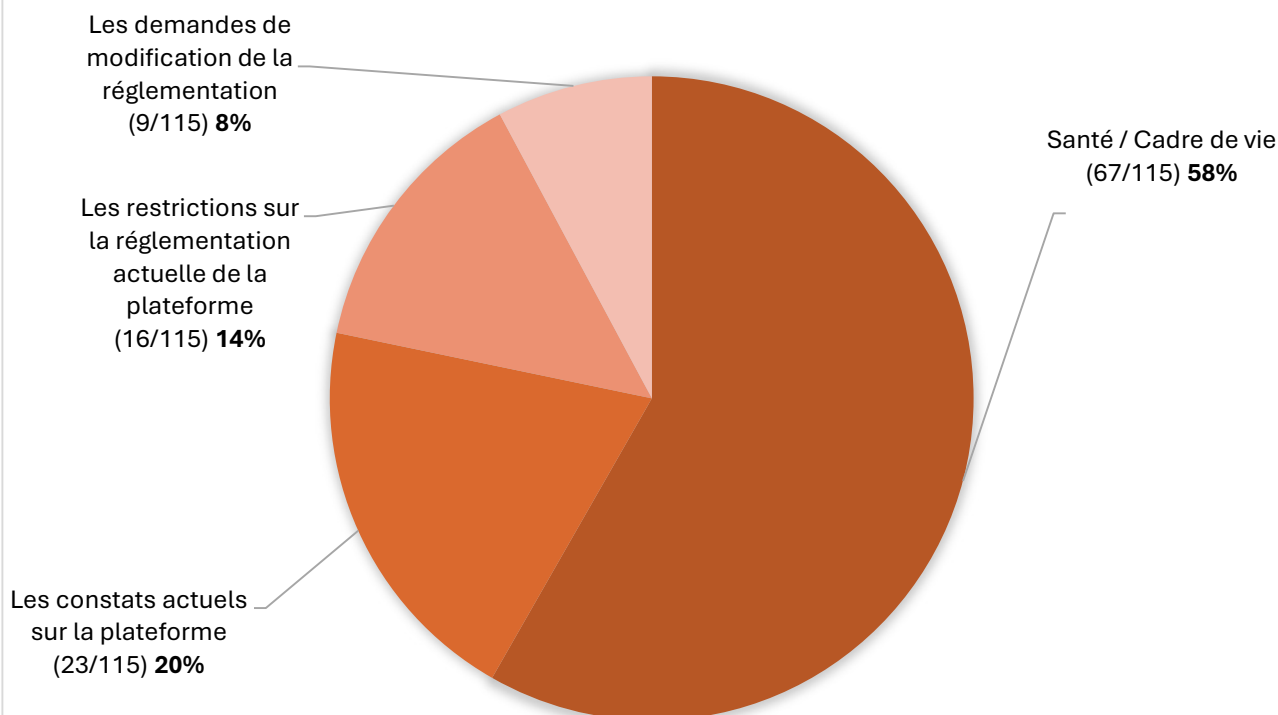
Sur les 198 contributions, 20 participants précisent qu'ils s'expriment en tant que riverains, 4 s'expriment au nom d'associations, 2 en tant qu'élus, 38 en tant que représentants du secteur aéronautique (notamment en qualité de pilotes instructeurs ou de pilotes en formation).

Au total, 18 participants ont mentionné leur localisation. Ils résident dans les communes de Cannes (5), dont 1 dans le quartier de La Bocca et 1 dans le quartier de la Croix-des-Gardes, La Roquette-sur-Siagne (2), Mandelieu la-Napoule (3), Mouans-Sartoux (3), Mougins (3), Peymeinade (1).

Un acteur s'est identifié à l'échelle de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins.

02 Généralités

GRAPHIQUE 2 - RÉPARTITION DES EXPRESSIONS DU PUBLIC SUR LES GÉNÉRALITÉS (SUR UN TOTAL DE 115 EXPRESSIONS)



2.1 Santé et cadre de vie

L'antériorité de l'aéroport

De nombreuses contributions insistent sur l'antériorité de l'aéroport de Cannes-Mandelieu, rappelant qu'il existe « *depuis 1930* », avant la grande majorité des habitations actuelles. Pour plusieurs participants, cette antériorité confère une forme de priorité aux activités aéronautiques. L'aéroport constituerait un acteur historique et formateur du territoire, ce qui rendrait contestables les doléances des habitants installés plus récemment.

Beaucoup estiment que les riverains ont acheté leurs biens « *en connaissance de cause* », bénéficiant même parfois « *d'une décote* » liée aux nuisances. Ils considèrent ainsi leurs plaintes peu recevables, les qualifiant de « *contradictions* ». Quelques participants attribuent en outre aux riverains des motivations financières, estimant que « *le but de leur réclamation est purement financier* » et que leur « *finalité est la fermeture de l'aérodrome qui rendrait cette zone constructible* ».

En ce sens, un contributeur demande s'il est prévu « *de réduire les permis de construire de la zone impactée* ». Un autre suggère que les riverains signent « *une charte, comme cela se passe dans les environs des bases aériennes militaires* ».

Un autre argument concerne la responsabilité des autorités publiques dans la densification urbaine autour de la plateforme. Plusieurs contributions s'interrogent sur le nombre d'habitations construites ces dernières années, soulignant que l'urbanisation massive, parfois encouragée par les permis de construire, est à l'origine des conflits actuels. Pour quelques-uns d'entre eux, le « *risque d'accident est trop important* » et justifierait une délocalisation de l'aéroport « *dans un secteur bien moins urbanisé* », citant à titre d'exemple « *l'aérodrome du Luc - Le Cannet des maures* ». Ils déplorent par ailleurs que les modifications proposées dans l'arrêté soient « *minimes* », empêchant une « *réelle avancée pour les riverains* ».

Enfin, quelques contributions évoquent le rôle environnemental de l'aéroport en tant qu'« *espace vert à préserver* », empêchant « *la bétonnisation* ».

Témoignages concernant les nuisances

De nombreux contributeurs, issus du milieu aéronautique pour la plupart, estiment que le bruit des petits avions est comparable à celui d'autres activités du quotidien, rappelant que « *le bruit d'avion d'aviation générale est en moyenne de 45 dB perçu au sol* », soit moins que « *les tontes de pelouses à 90 dB* » ou encore « *les motos et scooters débridés* » dont les nuisances sonores sont jugées plus envahissantes. Certains citent des « *études et certifications CALIPSO* » pour affirmer que les avions équipés de silencieux « *ne font pas plus de nuisance sonore que le bruit de la rue* ». Pour eux, « *faire porter la responsabilité* » sur les aéroclubs est « *injuste, surtout par rapport au trafic croissant des jets privés, bien plus bruyants* ».

Un certain nombre d'utilisateurs de l'aéroport rappelle par ailleurs les efforts déjà réalisés pour limiter les nuisances, notamment des « *procédures de réduction du bruit* », l'utilisation de simulateurs, l'installation de silencieux et une modernisation des appareils. Ils soulignent que « *les élèves pilotes sont formés à limiter les nuisances* » et que « *les utilisateurs de la plateforme ont toujours cherché à collaborer avec les riverains pour aboutir à des solutions équitables* ». Ces efforts seraient pourtant insuffisamment reconnus par les associations de riverains, selon plusieurs avis.

Ils considèrent que les petits avions sont de moins en moins bruyants en rappelant les progrès technologiques à venir, notamment l'arrivée des « *solutions électriques futures* » qui réduiront le bruit des moteurs. Ils proposent à ce propos d'« *aider l'aéroport à se doter d'avions moins bruyants* ».

Des contributeurs mettent en avant une distinction claire entre aviation légère et aviation d'affaires. Selon eux, la majorité des « *nuisances sonores proviennent des jets d'aviation d'affaires* » et non des avions d'école ou des aéroclubs. Ils dénoncent alors le fait que « *les restrictions visent surtout les petits avions* » alors que « *ce ne sont pas eux qui sont à l'origine des nuisances* ».

En parallèle, certains habitants expriment avec force leur exaspération face à des nuisances jugées croissantes et pesantes au quotidien. Ils évoquent un « *mur de son continu* » et des impacts allant de la « *perte de qualité de vie* » à la « *dévalorisation immobilière* », en passant par des « *conséquences potentielles sur la santé* ». Pour eux, « *des dizaines de milliers d'habitants* » seront toujours impactés malgré les modifications proposées dans le projet d'arrêté.

À l'inverse, quelques contributeurs témoignent d'une absence de « *nuisance sonore ressentie malgré le fait d'habiter dans le secteur de l'aérodrome* ».

Réponse de la DGAC

Le projet d'arrêté vise à renforcer les restrictions en vigueur pour encadrer plus efficacement la pratique des tours de piste, activité indispensable pour assurer la formation des pilotes, avec pour seul objectif d'en atténuer l'impact sonore. Comme mis en avant par certains contributeurs, les nuisances sonores trouvent également leur origine dans le trafic de l'aviation d'affaires. C'est pourquoi le ministre chargé de l'aviation civile a annoncé, lors de la commission consultative de l'environnement du 31 juillet 2025, qu'une étude d'impact circonstanciée serait conduite pour apprécier ces nuisances et envisager, le cas échéant, des mesures supplémentaires pour les limiter.

Néanmoins, il convient de préciser que l'affirmation selon laquelle l'aérodrome de Cannes-Mandelieu connaîtrait un « trafic croissant des jets privés » est erronée. En effet, le trafic d'aviation d'affaires est en baisse depuis 2022, passant successivement de 14 448 mouvements en 2022, 13 019 en 2023 et 12 932 en 2024.

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

Généralités

Les contributions mettent en avant le rôle multifonctionnel de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu. Beaucoup rappellent qu'il s'agit d'un site de formation majeur, accueillant de « *nombreuses écoles de pilotage* », mais aussi « *des entreprises de maintenance aéronautique* ». L'activité de tours de piste est considérée comme indispensable pour la sécurité et la progression des élèves, qu'ils se destinent à l'aviation commerciale, aux métiers de l'aviation d'affaires, aux hélicoptères ou encore à la réserve citoyenne. Certains soulignent que réduire ces activités reviendrait à fragiliser la filière locale, voire à pousser des jeunes pilotes à se former à l'étranger. Plusieurs estiment que « *les restrictions sont déjà importantes* ».

L'aérodrome est également décrit comme un outil d'insertion professionnelle et d'innovation, qui contribue à former des mécaniciens et ingénieurs, et à maintenir des compétences en région. Plusieurs contributions rappellent aussi son utilité pour la sécurité civile et la santé publique : accueil de vols sanitaires et d'évacuation médicale, appui aux secours lors des incendies estivaux ou des catastrophes naturelles, mais aussi rôle logistique lors d'événements internationaux comme le Festival de Cannes ou le G20.

Dans le même temps, quelques participants dénoncent la faiblesse ou l'inefficacité des mesures actuelles face aux nuisances, en particulier celles causées par les jets privés. Ils dénoncent des mesures « *non respectées par les contrevenants* » et un manque de sanction. Ils estiment que « *l'obligation aux jets de ne pas utiliser leurs reverses lors des atterrissages est très peu suivie* » et que la plateforme reste marquée par « *un trafic affaires intense* ». Pour ces contributeurs, limiter davantage les vols et contraindre plus strictement les jets est une nécessité pour réduire les nuisances sonores et environnementales.

Trafic

Seuls quatre avis exprimés concernent l'état du trafic de l'aéroport, un premier estimant que le trafic « *ne semble pas augmenter* », tandis que deux autres affirment au contraire avoir constaté « *une forte augmentation* », en particulier des jets privés. L'un d'entre eux dénonce un « *transfert du trafic niçois vers l'aéroport de Cannes* », encouragé par des taxes d'atterrissage plus faibles. Un contributeur rappelle qu'il est normal d'observer une certaine densité de vols compte tenu du rôle de formation des aéroclubs et du statut international de la plateforme.

Réponse de la DGAC

Comme précisé ci-dessus, le trafic d'aviation d'affaires est en baisse depuis 2022.

Par ailleurs, la répartition du trafic de l'aviation d'affaires entre les plateformes de Nice et de Cannes reste stable depuis plus de 10 ans à raison d'un ratio de 75 % pour Nice-Côte d'Azur et de 25 % pour Cannes-Mandelieu.

Trajectoires

Dans leurs contributions relatives aux trajectoires, plusieurs habitants signalent que, malgré l'existence de procédures établies (dont la règle de remontée à 1 500 pieds), « *un certain nombre d'avions ne respectent pas la bonne trajectoire* » et survolent des zones résidentielles comme Mouans-Sartoux, Mougins, Auribeau ou encore Pégomas. Certains dénoncent des passages « *à très basse altitude* » et comparent l'absence de sanctions à une tolérance injustifiée. D'autres regrettent que la trajectoire Nord-Ouest, envisagée pour éviter les « *zones densément peuplées* », ait été abandonnée.

Des habitants demandent « *une gestion plus rigoureuse du trafic* » afin d'éviter les « *conflits d'atterrissages entre jets et aviation* » et de garantir le respect des couloirs établis.

Réponse de la DGAC

L'autorité de surveillance, la direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est, établit de manière systématique des procès-verbaux en manquement lorsqu'il est constaté un non-respect de la réglementation liées aux restrictions d'exploitation. Sur le site internet de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), il est d'ailleurs précisé le nombre de procès-verbaux établis par l'autorité de surveillance et transmis à l'ACNUSA de 2022 à 2024 : 23 manquements ont fait l'objet d'un procès-verbal en 2022, 9 en 2023 et 3 en 2024.

Chaque manquement est susceptible d'être sanctionné par l'ACNUSA à hauteur de 1.500 € pour une personne physique et jusqu'à 20.000 euros pour une personne morale (aéroclub ou compagnie).

Pour les termes de « *conflits d'atterrissages* » et le manque de rigueur allégué, aucun évènement de sécurité lié au contrôle aérien n'a été rapporté sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu.

2.3 Les restrictions sur la réglementation actuelle de la plateforme

Général

Dans l'ensemble, beaucoup de contributeurs estiment que Cannes-Mandelieu est déjà « *l'un des aéroports les plus restreints de France* », avec une certaine « *complexité administrative* », et que chaque nouvelle restriction fragilise inutilement la qualité de l'enseignement, met en difficulté les aéroclubs et menace l'avenir de la filière. Ces mesures sont jugées disproportionnées par rapport aux nuisances réelles. Un certain nombre de participants rappelle que les tours de piste sont « *déjà strictement réglementés* » et qu'ils ne génèrent pas un bruit excessif. Quelques intervenants ajoutent que dans les années à venir, l'arrivée des avions électriques rendra les nuisances sonores encore moins significatives, et que les règles ne doivent pas « *étouffer l'activité économique pendant la transition* ».

Beaucoup insistent sur l'importance de la formation des pilotes. Restreindre encore plus l'activité risquerait de « *mettre en danger la qualité de la formation, donc la sécurité future des vols* ».

Quelques avis mettent en cause la logique politique ou foncière derrière ces décisions. L'un d'eux estime que ces restrictions ne visent qu'à favoriser des personnes qui achètent un terrain proche de l'aéroport et « *qui veulent maintenant en tirer un meilleur profit* ».

Enfin, quelques habitants expriment une exaspération face au non-respect des restrictions existantes, notamment lors d'événements comme le Festival de Cannes ou le Grand Prix de Monaco. Ils jugent ces périodes « *infernales* », avec des avions volant parfois très bas, « *sur une zone densément peuplée* », ce qui génère non seulement du bruit mais aussi un sentiment d'insécurité.

Réponse de la DGAC

Durant ces deux événements à caractère international ou d'importance économique majeure, le non-respect des restrictions existantes n'est pas démontré alors même que des mesures complémentaires de régulation viennent s'ajouter à celles déjà existantes :

- coordination des créneaux de l'aéroport par COHOR ;
- encadrement renforcé des vols locaux et d'entraînements formalisé par l'information aéronautique.

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

Plusieurs propositions concernent directement les trajectoires de vol. Une demande récurrente vise à interdire aux monomoteurs d'utiliser la trajectoire réservée aux bimoteurs, connue sous le nom de « *prolongation de vent arrière* », car cette pratique pénaliserait les riverains de Mouans-Sartoux, La Roquette et Pégomas. D'autres suggèrent d'optimiser de manière générale les trajectoires afin de privilégier les axes au-dessus de zones non urbanisées, notamment vers l'ouest, voire d'imposer l'atterrissage et le décollage par la mer pour les jets.

Réponse de la DGAC

Interdire certaines trajectoires pour les monomoteurs ou en imposer une autre pour les jets ne sont pas des mesures envisageables pour de simples raisons de sécurité. Ainsi, imposer décollages et atterrissages par la mer se heurte à des contraintes opérationnelles majeures, comme le sens du vent, le cadencement des flux de circulation aérienne, etc.

Un certain nombre d'interventions insistent sur la nécessité de cibler en priorité les avions les plus bruyants. Certains demandent que seuls les appareils conformes à des normes de bruit strictes soient autorisés, d'autres veulent interdire les jets les plus gros ou « *rabaisser significativement le poids maximal des jets autorisés à se poser à Cannes* », jugé trop élevé à 22 tonnes. Certains suggèrent également d'augmenter fortement les taxes d'aéroport pour limiter leur intérêt à venir, et de verbaliser les avions jugés trop bruyants.

Quelques participants mettent en avant des mesures pratiques pour réduire bruit et pollution sans interdire l'activité :

- couper les réacteurs lors des stationnements prolongés ;
- prévoir des dispositifs de ventilation au sol pour éviter le recours aux moteurs ;
- augmenter les altitudes d'approche ;
- encourager l'utilisation d'avions plus silencieux : bonus/malus sur les redevances aéroportuaires en fonction des performances acoustiques, subventions pour installer silencieux ou moderniser la flotte.

Réponse de la DGAC

Les propositions des participants font écho aux actions du gestionnaire de l'aérodrome, Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), qui s'inscrivent précisément dans une démarche de mise en œuvre de mesures environnementales concrètes, comme :

- l'attribution de places de hangar selon des critères environnementaux ;
- l'accueil du Vélis Electro, mis à disposition par la FFA pour les aéroclubs ;
- un abattement tarifaire de 50 % sur les redevances d'atterrissage pour les avions électriques.

L'un demande également que soient publiées les mesures de bruit selon les modèles d'avion afin d'assurer une transparence sur les nuisances réelles.

Enfin, une contribution isolée réclame des plages horaires d'interdiction totale des vols : de 11h30 à 15h30 et de 19h00 à 08h00.

03 Les modifications de l'annexe

Généralités sur les nouvelles restrictions

Près de **90 contributeurs** s'expriment de façon générale sur les modifications de l'annexe de l'arrêté, sans pour autant citer une restriction en particulier.

Une large part des contributions s'oppose au projet, au nom de la formation des pilotes et de la sécurité, et voit cet arrêté comme « *un outrage à tous les efforts faits par la communauté aéronautique* ». Beaucoup rappellent que les tours de piste « *sont une composante majeure de la formation* » et qu'ils permettent d'acquérir des « *automatismes nécessaires à une maîtrise et une sécurité accrue* » par la répétition. Plusieurs insistent sur le fait que les limiter « *met en danger la qualité de l'enseignement, donc la sécurité* ». Un contributeur rappelle à ce propos que « *Cannes-Mandelieu est le deuxième aéroport d'affaire de France dont l'une des missions est la formation pratique aux métiers du transport aérien* ». De plus, un sujet récurrent oppose aviation légère et aviation d'affaires. De nombreux contributeurs jugent injuste que seuls « *les pilotes d'avions légers* » et les « *clubs associatifs* » soient contraints alors que « *les jets privés des ultra-riches* » seraient la source principale des nuisances, d'où des appels à « *des limites ciblées sur les plus bruyants* » et à un meilleur contrôle des trajectoires et des approches, plutôt qu'un durcissement uniforme des tours de piste d'instruction.

Plusieurs contributions soulignent l'impact économique et d'intérêt général. Un participant rappelle que « *des dizaines d'entreprises* » et « *des centaines d'emplois* » dépendent de l'aérodrome. Un autre regrette qu'une « *analyse d'impact économique plus approfondie* » n'accompagne pas le projet pour évaluer les risques pour les entreprises locales liées à l'aviation. Pour certains, les aéroclubs sont « *reconnus d'intérêt général* » et « *s'attaquer aux formations revient à s'attaquer à l'Intérêt général* ». Certains alertent sur le risque de délocalisation des formations et sur le besoin actuel de pilotes.

Enfin, un contributeur souligne que l'arrêté « *ne respecte pas la loi* », celle-ci imposant la réalisation d'une étude d'impact préalable à toute restriction d'activité – étude qui, selon lui, n'a pas été réalisée ; tandis qu'un autre contributeur précise que « *l'article L6211-3 du code des Transport* [« Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire. »] *doit figurer dans la liste des textes de référence* ».

Réponse de la DGAC

Le projet d'arrêté est pris sur le fondement de l'article R. 6312-11 du code des transports. C'est dans ce cadre que des consultations ont été menées localement durant les mois de juin et juillet 2025 auprès des principaux acteurs (exploitant d'aérodrome, écoles de pilotage, aéroclubs notamment) pour évaluer les effets sur l'activité des mesures envisagées.

En revanche, l'aérodrome de Cannes-Mandelieu ne fait pas partie des aérodromes sur lesquels il est obligatoire de réaliser une étude d'impact avant l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation.

La lecture combinée des articles R.* 6360-1 et L. 6360-1 du code des transports permet de cibler les aérodromes concernés par cette obligation : il s'agit des aérodromes dont le nombre annuel de mouvements excède le seuil réglementaire en vigueur (20 000 pour les aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes), seuils que l'aérodrome de Cannes-Mandelieu est loin d'approcher.

Pour l'aviation d'affaires dont l'activité économique est importante sur la plateforme, une étude d'impact circonscrite sera conduite par l'administration pour apprécier en particulier les effets socio-économiques des mesures de restriction qu'elle envisage de prendre et vérifier qu'ils sont strictement nécessaires et proportionnés. Le ministre chargé de l'aviation civile s'est engagé à conduire une telle étude avant la fin d'année.

Quelques voix approuvent néanmoins les modifications proposées, qui seraient « *un pas vers plus de respect des personnes* » et permettraient de diminuer le nombre d'avions, les nuisances sonores et la pollution. Certains vont plus loin, estimant que « *les mesures prévues restent très insuffisantes* » et que le projet « *ne présente que des avancées marginales* » en termes environnementaux, sonores et de santé publique, et vis-à-vis de la sécurité des riverains. Ils demandent « *une véritable réduction de l'activité* » et « *un encadrement plus strict des vols* », tout en réclamant des « *moyens de contrôle efficaces* » et la « *diffusion des résultats et des sanctions appliquées* ».

Réponse de la DGAC

L'autorité de surveillance (DSAC-SE), réalisent régulièrement des contrôles des trajectoires afin de s'assurer de leur conformité à la réglementation. Concernant la diffusion des manquements et des sanctions, celle-ci est disponible sur le site internet de l'ACNUSA.

Par ailleurs, quelques participants critiquent la méthode et la lisibilité du texte. Ils dénoncent un dispositif « *élaboré de façon dogmatique en ignorant totalement des propositions alternatives* ». Plusieurs demandent davantage de transparence chiffrée et une clarification des termes utilisés, en particulier :

- sur le terme « aéronefs électriques » : ils proposent de conserver la mention explicite d'« avions légers », de préciser si cette catégorie inclut également les avions légers électriques (qui seraient alors soumis aux mêmes règles) et d'identifier précisément quels appareils sont concernés ;
- sur le terme « avions légers » : ils souhaitent que ce terme remplace celui d'« aéronef » dans le titre de l'arrêté et dans ses articles 2.2, 3.1 et 3.2.

Réponse de la DGAC

Les termes « avion léger » et « aéronef » ont un sens précis dans le cadre du projet d'arrêté.

L'article 2 de l'arrêté du 6 décembre 1995 modifié, dont le projet de texte présenté au public vient modifier l'annexe, précise dans son article 2 la définition d'un avion léger. Il s'agit d'un « **avion équipé d'un ou plusieurs moteurs à piston, dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 8618 kg** » et doté d'un certificat de navigabilité. Cette définition de l'avion léger est identique à celle mentionnée à l'article 1^{er} de l'arrêté du 17 juillet 2024 portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (CALIPSO) auquel l'annexe fait expressément référence.

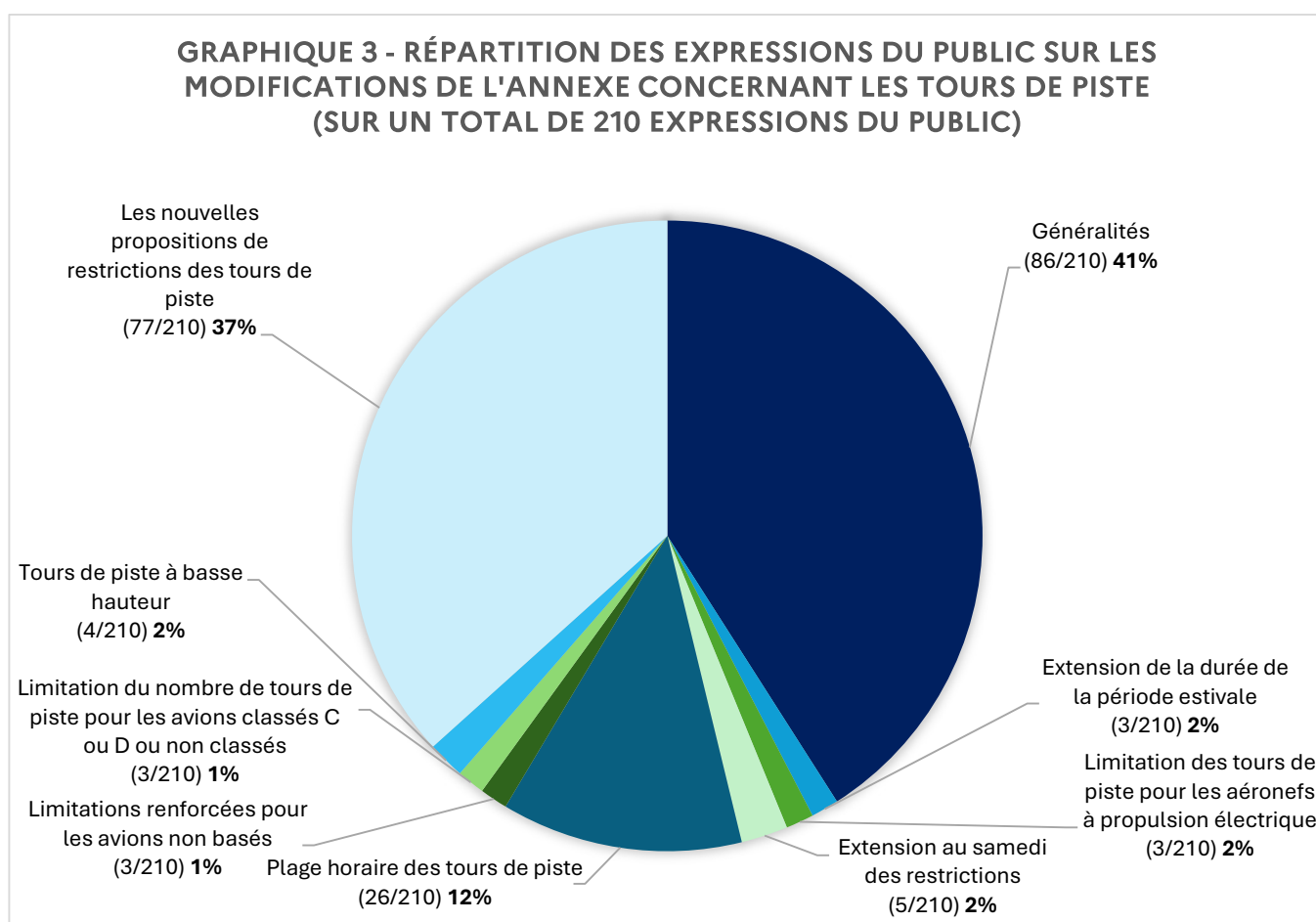
Ainsi, la notion d'avion léger ne vise, dans ces références réglementaires, que les avions à motorisation thermique, qui peuvent faire l'objet d'une classification CALIPSO.

Le terme plus large d'« aéronef » permet quant à lui de prendre en compte, en particulier, l'aviation électrique. En d'autres termes, les dispositions qui concernent les avions légers ne s'appliquent pas aux aéronefs à propulsion électrique.

C'est pourquoi la phrase du point 3.1 de l'annexe (« *les tours de piste sont interdits pour les avions non basés à l'exception des aéronefs à propulsion électrique* ») sera simplifiée par la phrase « *les tours de piste sont interdits pour les avions légers non basés* ».

Par souci de cohérence, également, l'adjectif « légers » sera accolé au mot « avions » au sein des points 2.3, 2.4 et 3.1 de l'annexe.

D'autres participants 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 Extension de la durée de la période estivale (1^{er} juin – 15 septembre)

Trois personnes se sont exprimées sur ce sujet, dont deux s'opposant à l'extension de la durée de la période estivale. Elles considèrent que les nuisances viennent surtout de l'aviation d'affaires et non de l'aviation légère, et que la mesure « *ne cible pas les bons acteurs* ».

Le dernier contributeur semble avoir interprété la mesure de manière erronée, considérant que l'extension de la période impliquerait un allongement des nuisances.

Réponse de la DGAC

L'extension de la période estivale (actuellement du 15 juin au 15 septembre) conduit à étendre la période au cours de laquelle la pratique des tours de piste est régulée non seulement dans la durée (dès le 1^{er} juin), mais concernera également les samedis. Cette mesure a pour objectif une réduction accrue des nuisances pendant la période estivale.

3.2 Limitation des tours de piste pour les aéronefs à propulsion électrique

Trois contributeurs se sont exprimés sur ce sujet, dont la Fédération Française Aéronautique, qui estime la limitation « *contre-productive* » pour que les aéroclubs « *voient un avantage à passer à l'électrique* ». Elle rappelle que d'autres aéroports comme Paris Saclay Versailles, Lyon-Bron ou Aix-les Milles autorisent les avions électriques car leurs nuisances « *sont absolument négligeables pour les riverains* », et propose de remplacer la limitation actuelle du point 2.2 du projet d'arrêté avec une disposition indiquant que « *les tours de piste ne sont pas limités* ».

À l'inverse, les deux autres participants relèvent que l'article 2.2 autorise les aéronefs non basés électriques (la notion d'aéronefs incluant « *les hélicoptères, les ULM et les drones* ») à effectuer des tours de piste à basse hauteur, ce qui constitue selon elles « *une forte régression sécuritaire pour les riverains* », et demandent que, « *conformément à ce qui a été discuté en CCE* », les avions non basés soient explicitement interdits de tours de piste à basse hauteur.

Réponse de la DGAC

La promotion de l'aviation électrique est un enjeu important pour l'administration de l'aviation civile. C'est pourquoi l'aviation électrique bénéficie des conditions les plus favorables pour la pratique des tours de piste, comme l'illustrent les mesures prévues aux articles 2.2 (concernant le nombre de tours de piste autorisé) et 3.2 (les aéronefs électriques sont les seuls à pouvoir réaliser des tours de piste pendant la période estivale entre 12 heures et 15 heures les samedis, dimanches et jours fériés) de l'annexe.

Il convient enfin de relever qu'il ne peut s'agir en aucune manière d'une régression, en l'absence de règles spécifiques dans l'arrêté initial de 1995, les évolutions des aéronefs à propulsion électrique sont aujourd'hui autorisées sans limitation. Leur utilisation en sera désormais réglementée.

Les ULM sont en outre interdits sur la plateforme (voir les publications de l'information aéronautique).

3.3 Extension au samedi des restrictions

La plupart des avis s'exprimant sur ce point juge l'extension des restrictions au samedi « *injustifiée* » et « *exagérée* », citant des exemples d'activités industrielles occasionnant également des nuisances sonores et n'étant pas limitées. L'un d'entre eux souligne que les créneaux sont « *saturés* » le samedi et que les élèves pilotes, instructeurs et contrôleurs pâtiraient d'une restriction du temps de vol permis.

3.4 Plage horaire des tours de piste

La quasi-totalité des contributions s'exprimant sur ce sujet s'oppose au raccourcissement des horaires. Beaucoup jugent la mesure « *contre-productive* » sur « *l'objectif officiel affiché : la réduction de l'empreinte sonore* », voire « *nuisible* ». Ils estiment que le report des horaires « *déplace le problème* » en concentrant les vols nécessaires à la formation sur des créneaux plus courts, ce qui

« *augmente le bruit* » pendant ces périodes, « *fragilise la qualité de la formation* » et « *la sécurité aérienne* », en surchargeant le circuit d'aérodrome et les contrôleurs.

Ils déplorent par ailleurs un « *impact marginal sur le bruit* » et un effet insignifiant si « *la réduction des heures de tour de piste des avions légers (...) n'est pas accompagnée par celle des jets* ».

Certains identifient aussi un autre inconvénient à cette mesure : le besoin pour les aéroclubs d'investir « *dans davantage d'avions pour absorber un nombre plus important de vols simultanés* » et de « *recruter plus d'instructeurs* », ce qui pourrait nuire à leur bon fonctionnement.

Plusieurs rappellent qu'à 8h, la vie économique est déjà en route et que d'autres nuisances sonores sont autorisées (« *trafic routier soutenu* », « *travaux dans les copropriétés* » ...). Un contributeur suggère plutôt d'arrêter les vols « *une heure plus tôt* ».

Quelques avis minoritaires saluent néanmoins la volonté de réduire le bruit, mais la trouvent insuffisante ou mal ciblée. Ils proposent d'autoriser les tours de piste « *uniquement de 10h à 12h et de 14h à 16h, uniquement du lundi au vendredi* ».

3.5 Limitations renforcées pour les avions non basés

Le nombre de contributions abordant ce sujet est de trois, dont deux qui s'y opposent. Elles soulignent un enjeu de sécurité en rappelant que les pilotes doivent pouvoir s'entraîner sur « *différents terrains de destination ou de déroutement* ». À l'inverse, un contributeur demande « *d'interdire les tours de piste de tous les avions non basés* », au vu du « *contexte urbain dans lequel se trouve l'aéroport de Cannes-Mandelieu* ».

Réponse de la DGAC

Il n'est pas souhaitable qu'un avion non basé soit empêché d'effectuer des tours de piste, dont la raison d'être est la formation – ou l'autoformation – et l'entraînement pour que son pilote s'approprie les contraintes et l'environnement d'un aérodrome. De ce fait, l'administration veille à ne pas prononcer d'interdiction générale et absolue. En revanche, les propriétaires d'avions non basés sont tenus d'exercer cette activité pendant les seules périodes autorisées, dans le souci de préserver la tranquillité des riverains en particulier en dehors des samedis, dimanches et jours fériés.

3.6 Limitation du nombre de tours de piste pour les avions classés C ou D ou non classés

Trois contributeurs s'expriment à propos des avions classés C ou D ou non classés. Deux d'entre eux jugent que la baisse de cinq à trois tours de piste autorisés pour les appareils classés C n'aura « *aucun impact sensible sur les nuisances ressenties* », puisque « *seulement un faible pourcentage (15 %) de ces avions effectuent plus de 3 TDP* ».

2 des 3 avis exprimés demandent d'interdire les tours de piste pour les avions classés C et D, considérant que la limitation prévue reconnaît implicitement leurs nuisances, ou bien d'inciter financièrement les propriétaires de ces appareils « *à investir, soit en améliorant l'indice sonore CALIPSO de leur outil, soit en le remplaçant* ».

Réponse de la DGAC

Comme pour la réponse précédente, l'administration veille à ce que chaque propriétaire d'aéronef puisse réaliser des tours de piste pour parfaire sa connaissance des terrains et n'édicte en conséquence pas d'interdiction générale et absolue. La classification CALIPSO permet néanmoins de réguler cette activité, à des fins environnementales, sur la base de critères fondés sur la perception acoustique des vols d'avion léger.

3.7 Tours de piste à basse hauteur (vols de formation et d'entraînement)

Les quatre avis exprimés sur ce sujet demandent d'interdire les tours de piste à basse hauteur sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu, invoquant la densité urbaine et le risque en cas de panne moteur. Une des contributions introduit une nuance dans sa demande en autorisant les manœuvres « effectuées ponctuellement par les avions basés, dans le cadre de l'apprentissage des procédures de sécurité et en présence d'un instructeur à bord ». Deux d'entre eux ciblent spécifiquement les vols de nuit au départ de la piste 35, tandis que deux autres avis se concentrent sur l'interdiction des tours de piste sur la piste 04/22, alignée sur le quartier de La Bocca et jugée inadaptée à l'entraînement, allant jusqu'à proposer l'interdiction « de tout décollage depuis cette piste ».

3.8 Les nouvelles propositions de restrictions concernant les tours de piste

77 participants proposent de nouvelles restrictions ou alternatives pour cadrer davantage les tours de piste sur la plateforme. Une grande majorité de contributions suggère d'élever l'altitude des tours de piste (de 1 000 à 1 500 ou 2 000 pieds selon les appareils) pour éloigner les avions du sol et réduire le bruit « sur 100 % des approches », présentant cette solution comme simple et durable pour réduire le bruit, tout en préservant l'activité et la sécurité.

Réponse de la DGAC

En premier lieu, le relèvement de l'altitude des tours de piste n'a rien de « simple ». Modifier les trajectoires doit faire l'objet d'une étude qui évalue en profondeur les effets sur l'ensemble du système de circulation aérienne (impact sur la capacité de l'aérodrome, adéquation des performances de montée des avions légers avec une altitude plus élevée, etc.), y compris les impacts sur les trajectoires de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur. Ces études nécessitent du temps d'élaboration puis d'analyse approfondie de sécurité, y compris sur les nouvelles populations survolées, et donc ne peuvent pas être concluantes à court terme.

En second lieu, le relèvement de l'altitude des tours de piste entraîneraient une mixité de trafic entre des avions évoluant à la même altitude malgré des performances (vitesse et puissance) très disparates. Cela pénaliserait l'ensemble des usagers de l'aéroport de Cannes-Mandelieu en ce que des espacements entre aéronefs supérieurs à ceux actuellement pratiqués seraient nécessaires afin de préserver le niveau de sécurité, ce qui serait incompatible avec le niveau de trafic aérien actuel.

Enfin, en termes de nuisances sonores, une augmentation de l'altitude du tour de piste à 1 500 pieds pour tous les avions entraînerait un survol beaucoup plus fréquent de la commune de la Roquette-sur-Siagne et une augmentation de la gêne sonore occasionnée pour les populations concernées.

D'autres contributeurs proposent :

- de limiter le nombre de tours de piste en fonction du bruit émis par chaque type d'appareil ;
- d'étaler les créneaux plutôt que de les restreindre, ou bien d'« introduire des créneaux horaires modulés et ciblés, notamment en période estivale » ;
- de planifier les vols de formation de manière équilibrée dans la journée, en évitant de concentrer toutes les nuisances sur les mêmes heures ;
- d'accompagner les exploitants par des incitations à équiper les avions de kits de réduction sonore et à moderniser progressivement leur flotte ;
- d'alterner des circuits à différentes altitudes en fonction du trafic et des créneaux horaires ;
- d'étudier de nouvelles trajectoires pour répartir le bruit plus équitablement ;
- de publier des bilans réguliers des nuisances sonores et des mouvements aériens, comme requis dans l'arrêté du 8 septembre 2015 ;
- d'utiliser davantage les pistes 35 et 04/22 pour les atterrissages ;
- de renforcer l'usage de simulateurs pour certaines phases de formation ;
- de déplacer ces activités dans des régions moins habitée ;
- de créer un comité permanent entre riverains, usagers et autorités pour trouver ensemble des compromis pragmatiques.

04 Les modalités de concertation et de consultation du public

Cette catégorie concerne la concertation préalable avec la Commission consultative de l'environnement (CCE) et les modalités de consultation du public. Elle a fait l'objet de **16 expressions**.

L'avis de la CCE

Deux avis sont exprimés à propos de la CCE. L'un déplore que les « *quelques améliorations* » proposées masquent « *le problème des nuisances majeures à l'arrivée des jets* » qui a été éclipsé de la CCE, tandis que l'autre parle d'une « *CCE biaisée* ».

La consultation du public sur la plateforme (durée, période, modalités...)

14 expressions concernent les modalités de consultation du public.

Plusieurs participants demandent « *l'abandon de ce projet* » et la création d'un « *comité réunissant riverains, collectivités et usagers* » pour « *renforcer la transparence et la concertation* ». Des acteurs de l'aéronautique souhaitent renforcer le « *travail de coordination entre les différentes instances* » concernées (DGAC, DSAC, DSNA, écoles de pilotage, instructeurs, sous-préfecture), afin de trouver des solutions « *durables qui concilient la tranquillité des riverains et la nécessaire formation des pilotes* », au lieu de se voir imposer « *arbitrairement* » des « *décisions unilatérales* ».

Certains regrettent que leurs « *avis et protestations* » soient ignorés et soulignent une « *absence de réelle consultation de l'ensemble des parties prenantes ainsi que l'absence de communication d'étude ou de notice d'impact de ce projet* ». Selon un participant, qui rappelle qu'une étude d'impact est « *légalement obligatoire* », l'arrêté ne pourrait donc pas être promulgué en l'état.

Réponse de la DGAC

Ce « *comité* » réunissant les parties prenantes et réclamé par quelques participants existe déjà. Il s'agit de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, laquelle a émis le 31 juillet 2025 un avis favorable sur le projet soumis à la consultation du public.

Il convient également de rappeler, comme précisé *supra*, qu'une étude d'impact n'est pas, au cas présent « *légalement obligatoire* ». L'administration a largement concerté les acteurs locaux afin d'apprécier le niveau des mesures à arrêter. Les consultations obligatoires, dont celle du public par voie électronique, participe également de ce principe afin de recueillir l'ensemble des observations et propositions du plus large public possible.

Enfin, la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins déplore l'organisation de cette consultation « *durant une période peu propice à ce type de concertation, au cœur de la saison estivale du 1er au 28 août 2025, quand nombre de riverains sont eux-mêmes éloignés de leur domicile.* »

Réponse de la DGAC

Le ministre chargé de l'aviation civile s'est engagé, lors de la CCE du 31 juillet 2025, à faire rapidement publier un nouvel arrêté de restriction pour lequel la procédure impose diverses étapes, dont un vote en CCE, une consultation du public et un avis de l'ACNUSA.

Rien ne s'oppose règlementairement à l'organisation d'une consultation du public au cours de l'été. Toutefois, l'administration a pris soin de prévoir une période de consultation de quatre semaines, du 1^{er} au 28 août 2025, au lieu des 21 jours prévus à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, pour respecter les engagements ministériels tout en permettant aux riverains de s'exprimer sur une période plus longue.

05 Hors sujet

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

- les impacts de l'aviation d'affaires ;
- les nuisances des hélicoptères et de l'hélistation du Vieux-Port ;
- les nuisances sonores de divers événements (Plages électroniques, Bal des Fous...).

Réponse de la DGAC :

Ces contributions sont hors sujet et ne supposent donc pas de réponse dans le cadre de cette synthèse.

L'administration prend toutefois bonne note des remarques soulevées, en particulier celles portant sur les impacts de l'aviation d'affaires qui alimenteront l'étude à venir sur ce sujet.

06 Conclusion

La DGAC a analysé les contributions recueillies dans le cadre de cette consultation du public. Celles-ci ne justifient pas de modification du projet d'arrêté, à l'exception des modifications purement formelles suivantes :

- La première occurrence du terme « avions légers » est remplacé par « avions » au point 1.1 de l'annexe.
- l'adjectif « légers » sera accolé au mot « avions » au sein des points 2.3, 2.4 et 3.1 de l'annexe.
- la phrase du point 3.1 de l'annexe (« les tours de piste sont interdits pour les avions non basés à l'exception des aéronefs à propulsion électrique ») sera simplifiée par la phrase « les tours de piste sont interdits pour les avions légers non basés ».
- Par cohérence rédactionnelle, la phrase des points 3.2 de l'annexe (« les tours de piste entre 12 heures et 15 heures locales sont réservés aux aéronefs à propulsion électrique ») sera remplacée par la phrase « les tours de piste sont interdits entre 12 heures et 15 heures locales, sauf pour les aéronefs à propulsion électrique ».

Cette version du projet de texte réglementaire sera présentée à l'ACNUSA et, en l'absence de toute modification substantielle, publiée en fin d'année 2025.

ADDENDUM :

Lors de sa séance du 6 octobre 2025, le collège de l'ACNUSA a émis un avis favorable sur les restrictions proposées à l'exception notable de celles applicables aux aéronefs à propulsion électrique.

Le document intitulé « motifs de la décision », accessible en ligne sur le site de la présente consultation, recense et explique les ultimes modifications apportées au projet d'arrêté soumis à consultation