



SOUS-PREFET DE GRASSE

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

Le 08 mars 2024

COMpte RENDU DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT EXCEPTIONNELLE de l'AEROPORT CANNES-MANDELIEU du vendredi 12 janvier 2024 à 14 h 30

Une Commission Consultative de l'Environnement exceptionnelle s'est réunie, sur convocation de Monsieur Jean-Claude GENY, Sous-Préfet de Grasse, le vendredi 12 janvier 2024 à 14h30 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

Titulaire : M. Frédéric PIEDNOEL

« Représentants des usagers de l'aérodrome »

ASSOCIATION AEROPORT CANNES-MANDELIEU PARTENAIRES

Non représentée

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

Suppléant : M. Éric LEGROS

AVIATION d'AFFAIRES

Titulaire : M. Mathieu DI COSTANZO

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 »

Titulaire : M. Richard GALY

« Représentants du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes »

Titulaire : M. David KONOPNICKI

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

Titulaire : Mme Françoise BRUNETEAUX

Suppléante : Mme Muriel BERGUA

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

Titulaire : M. Jérôme VIAUD

Suppléante : Mme Florence SIMON

3. Au titre des associations

« Représentants des associations de riverains de l'aérodrome »

ASSOCIATION de DEFENSE CONTRE les NUISANCES AERIENNES (ADNA)

Suppléant : M. Albert DAUPHIN

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

Titulaire : M. Jacques POUCET

« 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

Titulaire : M. Pierre VALET

Représentants les Administrations

M. Jean-Claude GENEY, sous-préfet de Grasse et Président de la CCE
Mme Amandine PERA-LADET, sous-préfecture de Grasse
Mme Valérie LAMARQUE, sous-préfecture de Grasse
Mme Emmanuelle BLANC, DGAC/DSAC SE
M. Cédric TEDESCO, DGAC/DSAC SE
M. Philippe GIMENEZ, DGAC/DSAC SE
M. Nicolas BOULAY, DGAC/SNA SE
M. Florian ROULLIER, DGAC/SNA SE
M. Eric LEFEBVRE, DDTM

Participaient également à la réunion

Mme Michèle TABAROT, députée de la 9^{ème} circonscription des Alpes-Maritimes
M. Sébastien DI GIORGIO, chef de cabinet de la mairie de Mougins
M. Marc OCCELLI, adjoint à la mairie du Cannet
Mme CAMPANA pour l'étude de la CAPG
M. Raoul FARINA, cabinet CGX
Mme. Stéphanie MEDRECKI, ACA/ACM
M. Yannick LAMY, ACA/ACM

M. Jean-Claude GENEY, sous-préfet de Grasse ouvre la séance de la Commission Consultative de l'Environnement exceptionnelle de l'Aéroport Cannes Mandelieu à 14h30. Il présente ses meilleurs vœux pour l'année 2024 à l'ensemble des participants. Il rappelle que la réflexion sur l'identification d'une nouvelle trajectoire a débuté en 2015 sans que l'Etat n'en soit à l'origine. Il considère que ce dossier ne doit pas être traité comme un point de sommaire d'une CCE classique et explique qu'une CCE dédiée à ces sujets sera provoquée dès lors que cela sera nécessaire. Il rappelle que l'ensemble des services de l'Etat ici présents n'ont aucun présupposé y compris après la publication des résultats de l'étude CGX et qu'il souhaite conserver un cadre de travail collaboratif entre les différentes parties.

Mme Michèle TABAROT, députée de la 9^{ème} circonscription des Alpes-Maritimes explique que depuis plusieurs années, le sentiment des associations et des élus est que les nuisances de l'aéroport sont plus importantes. La première étude souhaitée par les associations et relayée par les élus, a été présentée par la DGAC en 2021. Celle-ci semblait créer des nuisances sur de nouvelles populations sans particulièrement alléger celles ressenties autour du périmètre de l'aéroport. Conjointement avec le président de la communauté d'agglomération, Jérôme VIAUD, il a été décidé de demander une nouvelle étude au cabinet CGX afin de déterminer s'il existait une autre trajectoire potentielle dont l'impact serait moindre.

En complémentarité, la commande passée à CGX comporte une étude sur un second point permettant de réduire les nuisances et qui présente un axe de travail à venir, celui des atterrissages par la mer.

M. Jérôme VIAUD, président de la communauté d'agglomération du pays de Grasse, ajoute que ce sujet n'est pas neutre, qu'il concerne une large population. Cette étude menée auprès de Madame la députée l'a aussi été conjointement avec l'intégralité de la communauté d'agglomération du Pays de Grasse, c'est à dire des 23 maires et des 70 conseillers communautaires qui l'ont cofinancée estimant nécessaire d'explorer des solutions différentes.

M. Raoul FARINA, représentant du cabinet CGX explique que deux options sont présentées dans les conclusions de cette étude :

L'option n°1 consiste à mettre en place une nouvelle trajectoire alternative pour les arrivées par l'ouest de type RNP AR. C'est un type d'approche dite de précision. Les approches RNP AR sont catégorisées en différents niveaux de précision, toutes les catégories ont été étudiées pour Cannes y compris les plus complexes représentées ici par les trajectoires C et D qui n'existent pas en France à ce jour. Quatre options de procédures RNP AR ont été déclinées, les options A et B sont des procédures dites RNP AR 0.3 nautique, l'option C, une procédure 0.2 nautique et l'option D, 0.1 nautique.

Il a aussi été étudié la possibilité de tracer une trajectoire arrivée RNP AR par l'Est mais les exigences en termes de règlementation ne permettent pas la création d'une telle procédure. Selon la réglementation internationale, une trajectoire RNP AR nécessite une certification supplémentaire pour l'avionique des avions, de mêmes que pilotes et personnels du SNA devront eux aussi recevoir une formation complémentaire.

On observe que les procédures A & B survolent des nouvelles zones urbaines non impactées à ce jour. Le segment d'approche finale, obligatoire dans la conception d'une procédure, et qui est identique à toutes les hypothèses présentées survole les zones déjà exposées aujourd'hui. Compte tenu de l'évolution démographique, il est à prévoir que les zones urbaines situées à l'ouest sont amenées à se développer et que les trajectoires RNP AR étudiées auront un impact sur les populations.

La deuxième option qui n'est pas la plus évidente à mettre en place serait de privilégier les arrivées par la mer. L'étude aérologique de Cannes montre que celles-ci sont favorisées l'hiver en raison de la météorologie puisqu'une proportion des vents en cette saison provient du secteur nord, de la terre. A contrario en période estivale, la plus impactante en termes de nuisances sonores, le vent quand il y en a, provient principalement de la mer, ce qui impose la piste 17 en service. Une analyse plus fine identifie les périodes de début de matinée et de fin de journée propices aux arrivées par la mer.

On distingue deux configurations de vent. Il y a ce que l'on appelle le vent calme, qui est un vent où le pilote a accepté de choisir une piste, choisir signifie qu'il peut se poser dans un QFU comme dans l'autre. La seconde configuration est un vent supérieur à une dizaine de noeuds qui impose le choix d'une piste au pilote.

Ce qui est proposé dans les conclusions de l'étude c'est que, dans la mesure du possible lorsque le vent est nul ou faible et que l'option de la piste RWY35 est possible, c'est celle que le contrôle doit privilégier. Cet axe de travail nécessite une coordination des SNA de Cannes et Nice et porte la contrainte sur la gestion du trafic VFR avec une augmentation du travail de la part des contrôleurs aériens puisqu'il faudrait rendre les arrivées en piste RWY35 prioritaires.

M. Jean-Claude GENEY, retient qu'il n'a pas été identifié d'autre trajectoire que celle qui avait été travaillée par la DGAC et présentée en 2021. Que les atterrissages par la mer doivent être privilégiés bien que, potentiellement proposés par le contrôleur selon plusieurs paramètres, c'est bien le pilote qui en a la décision finale.

Mme Emmanuelle BLANC, directrice de la DSAC/SE, fait l'analyse d'après cette étude qu'il n'existe pas d'alternative à la trajectoire RNP AR par l'Ouest, que celle-ci peut être conçue en termes de procédure en prenant en compte quelques évolutions réglementaires ayant eu lieu entre temps. L'instauration d'une telle procédure demandera de suivre un process nécessitant des consultations et autres formalités particulières.

Concernant l'option de favoriser les arrivées par la mer, cela pourra se faire uniquement en respectant toutes les obligations de sécurité. Elle rappelle qu'une configuration terrain est tout d'abord liée à la météorologie, à l'aérologie. La règle de sécurité est qu'un avion décolle et atterrit face au vent. Il y aura donc un pourcentage de temps pendant lequel le vent déterminera le sens du trafic. En situation de vent calme, on pourrait dire que tout le trafic s'effectue en RWY35, mais attention cela signifierait que l'on atterrit en RWY35 et que l'on décolle en RWY35, ce qui ne semble pas être la situation recherchée. Si ce n'est pas le cas,

cela force à réaliser du « face à face » de trafic, c'est-à-dire qu'on atterrit dans un sens et on décolle dans l'autre sens, ce qui représente des risques et qui pourra être étudié uniquement lorsque le volume de trafic le permettra. Elle tient à signaler qu'il faut garder de la prudence, que l'amélioration sera à la marge et ne souhaite pas laisser imaginer que le gain sera énorme, elle rappelle à nouveau qu'atterrir et décoller s'effectue face au vent.

M. Franck GOLDNADEL, président du directoire des aéroports de la Côte d'Azur, ajoute deux points à la lecture de l'étude CGX. Premièrement, c'est la démonstration que la trajectoire alternative est possible. Comme il en avait été discuté en CCE, cette trajectoire alternative viendrait soulager la trajectoire actuelle et en aucun cas la compléter pour augmenter la capacité de l'aéroport. Deuxième chose, cette trajectoire alternative n'a jamais été présentée comme une trajectoire sans conséquence pour les nouvelles zones survolées mais bien comme une trajectoire venant soulager les populations des zones actuellement impactées.

M. Nicolas BOULAY, chef SNA/SE, explique que la réflexion sur l'augmentation des atterrissages par la mer devra s'effectuer dans des proportions acceptables et avant tout définie par des études de sécurité.

M. Richard GALY, représentant du conseil régional PACA, souhaite se voir confirmer trois choses. Augmenter le nombre d'arrivées par la mer reviendrait-il à augmenter le nombre de décollages en RWY35, c'est-à-dire vers la terre ? Les populations survolées par les trajectoires C et D présentées dans l'étude CGX ont-elles été quantifiées ? Dernier point, il souhaite se voir confirmer que cette procédure RNP AR pourrait être volée à ce jour uniquement par un avion sur 10 en raison de l'avionique spécifique nécessaire.

Mme Michèle TABAROT, précise que ce qui a été demandé à CGX, c'est une étude pour identifier une trajectoire qui pénaliserait moins de populations que l'étude qui avait été travaillée auparavant par la DGAC. Le résultat de cette étude permettrait aussi de voir concrètement l'impact qu'ont les vols liés aux écoles de pilotage sur la possibilité d'augmenter les arrivées par la mer et leur part réelle dans le trafic global.

M. Jérôme VIAUD, ajoute que l'intention ne doit pas être de déporter une difficulté existante sur de nouvelles populations sans pour autant amener de solution pérenne. On observe que la trajectoire actuelle continuera de perturber les personnes affectées aujourd'hui. L'ambition est de soulager ces populations plutôt que de venir impacter de nouveaux territoires. Il faut réfléchir à diminuer la nuisance, notamment au travers de l'amélioration des arrivées par la mer. Il faut ouvrir le débat et regarder comment les écoles de pilotage viennent influencer la gestion du trafic sur l'aéroport.

M. Raoul FARINA, répond sur la première question de M. Richard GALY que les atterrissages en RWY35 seront liés en premier lieu aux conditions météorologiques. Ce qui a été imaginé, c'est que lorsqu'une arrivée par la mer est réalisable en fonction du vent, que sa mise en pratique ne soit pas rendue impossible par une activité VFR. Le nombre de mouvements IFR sur l'aéroport de Cannes est relativement faible comparé aux autres aéroports permettant une gestion du trafic décollages/atterrissages utilisant à 100% les atterrissages par la mer lorsqu'ils sont possibles. Les mouvements IFR peuvent être organisés grâce aux plans de vol, le trafic peut être géré en anticipation. Au regard du peu d'activité IFR sur l'aéroport, il n'est pas impossible de gérer un trafic départ/arrivée comme décrit, l'activité VFR ne doit pas être un frein à l'utilisation des atterrissages par la mer lorsque le vent le permet.

Puisque l'on sait à quelle heure va démarrer l'approche d'un avion en IFR par la mer, on peut faire patienter un avion au sol qui doit décoller ou alors, le faire décoller avant que l'autre ne se pose.

M. Jean-Claude GENEY, indique que cette analyse relève de la théorie puisque d'autres paramètres rentrent en ligne de compte dans la gestion du trafic, au sol et dans les airs.

M. Cédric TEDESCO, délégué DSAC/SE, intervient en partageant à M. FARINA que cette analyse ne tient pas compte de 80% du trafic de Cannes, composé d'atterrissements et de décollages de vols VFR.

M. Raoul FARINA, confirme que compte tenu du peu d'avions IFR, en effectuant une moyenne c'est peut-être une arrivée toutes les heures à Cannes, il y a le temps nécessaire pour gérer les atterrissages et les décollages IFR, c'est réalisable étant donné que l'on connaît les heures d'approche, on peut faire patienter les avions au décollage au sol sur les taxiways ou les points d'attente.

Mme Emmanuelle BLANC, insiste en indiquant que la réponse de M. FARINA ne concerne uniquement que 20% du trafic sur la question de « face à face », qui correspond au trafic IFR, quid des 80% de trafic VFR qui évoluent sur le terrain et seraient aussi en situation de « face à face » ?

Mme Michèle TABAROT, explique que l'analyse de M. FARINA amène à réfléchir sur la façon dont le trafic de l'aviation légère est organisé à Cannes Mandelieu et de se poser cette question : comment articuler le trafic VFR, notamment celui des écoles de pilotages pour réussir à apporter des améliorations pour les communes qui se trouvent aux alentours.

M. Raoul FARINA, revient sur la seconde question posée par M. GALY, il indique que les options RNP AR C et D sont des trajectoires ultraprecises utilisées par très peu de pays en Europe. Par exemple, pour la RNP AR 0.1 cela revient à ce que l'aéronef évolue à 370 mètres du relief (1200ft environ). Ces deux types de procédures C et D n'existent pas encore en France. Ce pourquoi les populations potentiellement exposées n'ont pas été quantifiées, seules les options A & B sont envisageables.

Pour le troisième point évoqué, celui du ratio 1 sur 10, le cabinet CGX ne maîtrise pas le nombre d'avions en capacité RNP AR qui pourraient atterrir à Cannes Mandelieu en utilisant cette procédure.

M. Richard GALY, demande s'il serait possible d'étudier une potentielle réglementation des activités des écoles pour améliorer les arrivées par la mer en augmentant leur nombre par une intégration facilitée.

M. Jean-Claude GENEY, indique avoir demandé au SNA de réaliser une étude spécifique sur le sujet des arrivées par la mer. L'étude s'étale sur une semaine pour chaque mois, l'objectif est de comptabiliser combien de fois le contrôleur a pu proposer un atterrissage par la mer au pilote et mettre en correspondance le nombre de fois pour lesquelles le pilote a accepté la proposition. L'idée est de faire un bilan sur douze mois afin d'analyser ces chiffres selon la saisonnalité. On peut d'ores et déjà partager qu'en hiver le vent est plus favorable à ce QFU avec un nombre d'atterrissements par la mer représentant 25% de la totalité des arrivées.

M. Pierre VALET, représentant de l'association de défense de l'environnement de Peymeinade, du Tignet et des environs, demande comment la DGAC pourrait être indépendante dans le suivi de cette expérimentation étant donné qu'il suppose que celle-ci n'est pas très favorable à cette option des arrivées par la mer. Indépendance de la DGAC qui a d'ailleurs été mise en cause par le conseil d'Etat.

M. Jean-Claude GENEY, rappelle que la DGAC a présenté une première étude sur l'identification d'une trajectoire alternative en 2021. L'indépendance et l'objectivité de la DGAC avait alors été remise en question. Nous avons aujourd'hui une deuxième étude indépendante qui conclut qu'il n'y a pas d'autre trajectoire alternative envisageable que celle présentée par la DGAC à l'époque. Il est désormais demandé de considérer cela comme la preuve que la trajectoire alternative présentée en 2021 par la DGAC était le résultat d'une

étude indépendante, objective et professionnelle. On ne peut pas continuer de dialoguer dans un climat de suspicion à l'encontre de la DGAC, notre objectif commun est d'avancer.

M. Albert DAUPHIN, représentant de l'association de défense contre les nuisances aériennes (ADNA), remercie le sous-préfet pour la mise en place de cette étude. Il ajoute que les deux propositions peuvent très bien être étudiées en même temps, l'expérimentation de la trajectoire Nord-Ouest et l'amélioration des arrivées par la mer. L'association ADNA a aussi effectué cet exercice en ne considérant exclusivement que les conditions de vent et les types d'avions indépendamment de toutes les autres contraintes. Les résultats sont à la disposition de tous ceux qui souhaitent se les voir partagés. En résultat et hors contrainte additionnelle, c'est 60% de ces arrivées qui auraient pu être basculées par la mer. Il insiste sur le fait que les atterrissages par la mer n'ont de sens si et seulement si on continue de faire décoller les avions sur la mer avec un trafic croisé dont la complexité est avérée et qui demande peut-être plus de moyens complémentaires en termes de personnel.

Mme Françoise BRUNETEAUX, représentante de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, indique que Cannes a été à l'initiative de la demande de l'étude sur une trajectoire alternative afin de permettre d'atténuer les impacts sur les populations de Mandelieu et Cannes qui se trouvent de part et d'autre des pistes. Les trajectoires présentées aujourd'hui notamment les hypothèses A & B méritent d'être complétées avec une analyse plus fine des impacts en fonction du nombre de personnes touchées mais également de la nature et de la hauteur de l'impact.

Sur les atterrissages par la mer, solution évoquée depuis maintenant deux ans, on se réjouit qu'une analyse sur une période suffisante puisse être menée afin de pouvoir en mesurer l'optimisation. Néanmoins, une amélioration ne représenterait que l'épaisseur du trait à la vue des contraintes de trafic en face à face, des contraintes techniques, des contraintes de sécurité, des contraintes de vents.

Les représentants de la CACPL continuent de penser qu'à l'échéance de mise en œuvre de ces trajectoires, certaines diminutions d'impacts auront été résolues par de l'innovation technologique, de la modernisation dans les renouvellements de flotte avec des appareils plus silencieux, de l'avènement de l'électrique ou encore de l'hydrogène. Elle demande à étudier le plan d'investissement prévu par l'aéroport relatif à ces évolutions afin de prendre cette dimension en compte et pouvoir l'accompagner plus vite dans l'innovation.

M. Jean-Claude GENEY, fait le bilan des attentes exposées par un territoire qui s'étend de la mer à la montagne. Tout le monde s'entend pour dire que personne ne veut la disparition de la plateforme ou des écoles de pilotage et tout le monde voudrait être moins dérangé. L'interrogation se porte sur la répartition du trafic, concentration ou dispersion, c'est la question de la répartition de l'effort qui doit être soulevée. Sans doute que les élus des territoires non survolés à ce jour trouvent préférable de continuer en ce sens et c'est légitime, mais cette question mérite non seulement d'être abordée mais doit aussi être traitée.

Arrivera le temps, une fois les membres de la CCE consultés où les autorités devront décider de la suite à réserver au dossier « trajectoire alternative ». Abandon ou poursuite de l'étude, la population qui est aujourd'hui sous la trajectoire continuera de l'être, nous devons partir de l'étude CGX ainsi que des travaux engagés par la DGAC pour travailler à la minoration des nuisances pour cette population.

M. Eric FABRE, représentant du groupement des associations de défense des sites et de l'environnement de la côte d'azur (GADSECA), propose de réduire le trafic pour arriver à un compromis acceptable.

M. Jean-Claude GENEY, répond que ce compromis n'est pas acceptable.

Mme Florence SIMON, représentante de la communauté d'agglomérations du Pays de Grasse partage l'idée qu'une prise de décision est attendue sur ce sujet. Il faut savoir que la commune de Pégomas qui est déjà impactée par la trajectoire actuelle le sera aussi sur une

nouvelle trajectoire alternative. Après la mise en place d'une commission citoyenne pour débattre de ces sujets dans sa commune, il lui a été remonté que les avions évoluant en IFR ne gênent pas la population, leurs trajectoires aux instruments sont parfaites et les aéronefs conservent leur altitude. A contrario, les avions qui volent en VFR ont un couloir de navigation plus large avec une tendance à ne pas respecter leur altitude impactant plus de monde. De ce fait, expliquer à une population qu'une seconde trajectoire va venir soulager la gêne serait une annonce trompeuse puisque leur gêne provient d'un autre trafic. A côté de cela, la mise en place d'une seconde trajectoire IFR irait à l'encontre de ce qui est fait aujourd'hui pour conserver un cadre de vie préservé. Cela viendrait impacter une population qui a fait le choix d'investir sur du foncier dans une zone privilégiée. Les populations qui sont à ce jour impactées l'ont toujours été, cela a été rappelé à plusieurs reprises, l'aéroport était là avant, il sera là après, et ces populations ont fait le choix de venir s'installer à cet endroit en toute connaissance de cause et avec un foncier adapté à cette zone. Une modification de la sorte entraînerait une réelle dégradation de la qualité de vie dans l'environnement.

M. Jean-Claude GENEY, souhaite avancer et clarifier des objectifs. Toutes les pistes pour minorer les nuisances doivent être étudiées et approfondies.

M. Mathieu DI COSTANZO, représentant des usagers de l'aérodrome et de l'école de pilotage Cannes Aviation Academy, souhaite faire deux remarques. La première sur l'utilisation d'une procédure RNP AR, qui si elle est mise en place ne sera volée que par très peu d'appareils, l'utilisation de cette procédure sera très marginale.

Ensuite sur les arrivées par la mer, beaucoup de choses sont faites aujourd'hui avec les services du contrôle aérien. Comme cela a été indiqué, l'axe de la piste principale est orienté nord-sud puisque le terrain est soumis à un régime de vent de brise de mer et de brise de terre. Cependant il est très intéressant de pouvoir quantifier de potentiels gains sur les arrivées par la mer. Une arrivée par la mer est intéressante pour les compagnies puisque l'avion va parcourir moins de distance, va économiser du carburant, il ne va pas effectuer le trombone de la VPT en survolant un bassin de population élargit. Une fois que cela est dit on en revient au principe de base qui est que l'on atterrit et on décolle face au vent.

L'école qui existe depuis 30 ans fait partie de cet environnement et participe à tous les groupes de travail. Des efforts ont été faits sur les silencieux, et l'école s'intéresse de très près aux avions électriques, dès que la technologie sera mature et compatible avec l'activité, elle se positionnera dessus. M. DI COSTANZO s'adresse à tous les représentants qui sont dans la salle, en expliquant que ces technologies coutent plus cher et qu'il va falloir que les usagers soient aidés. On le constate avec les véhicules électriques, sans les aides, économiquement ça ne passe pas, pour les avions, le schéma sera identique.

M. David KONOPNICKI, représentant du conseil départemental des Alpes-Maritimes, rappelle que la charte d'engagements pour l'environnement a permis de rétablir la confiance entre le gestionnaire de la plateforme, les citoyens vivant aux alentours et les institutions. Cette réflexion a été menée au travers de quatre axes de travail majeurs : le nombre d'avions, les trajectoires, la formation des pilotes et la qualité des avions. Il y a aujourd'hui un nouvel enjeu d'innovation et de modernisation. Produire un nouveau document de ce genre permettrait de définir des objectifs qualitatifs dans l'optique de minorer les nuisances.

M. Jean-Claude GENEY, rappelle sa volonté de vouloir dédier des CCE exceptionnelles aux différents sujets évoqués ce jour et indique que celles-ci pourront être convoquées autant que de besoin. Chaque travail qui sera conduit dans le cadre des sujets évoqués verra ses modalités et ses résultats présentés lors de ses séances.

Il remercie les participants de leur présence et clôture la séance à 17h00.

LE SOUS-PRÉFET DE GRASSE
DEL 45-04



Jean-Claude GENEY