



LETTRE D'INFORMATION (Septembre-Octobre 2021)

Chers amis adhérents

Votre association et ses actions sont arrivées à un point d'étape délicat, pour ne pas dire critique, de son existence. Nous jugeons ce moment important et souhaitons vous le faire partager.

En effet, en novembre prochain se tiendra la réunion annuelle de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport Cannes-Mandelieu (ci-après abrégée CCE).

Présidée par la préfecture des Alpes-Maritimes, cette commission réunit toutes les entités concernées directement par les activités de l'aéroport, regroupées en trois « collèges » à représentation paritaire :

- 1 - Le collège des représentants des collectivités locales (région, Département, Communautés d'agglomérations, et Mairies) ;*
- 2 - Le collège des représentants des professions aéronautiques (Personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome, usagers de l'aérodrome - aéro-clubs, écoles de pilotage ... - et l'exploitant de l'aérodrome);*
- 3 - Le collège des associations de protection de l'environnement et de riverains telles que la vôtre.*

La prochaine CCE revêtira une importance capitale du fait des dossiers critiques qui doivent y être discutés et des présentations attendues, soit :

1 - Présentation par la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) de l'évolution de l'arrêté ministériel 2019 modifiant les règles de l'aviation légère. Cette demande de l'ADNA et du SID a fait suite à l'arrêté de modification 2019, imposé en CCE sans consultation préalable des associations riveraines. Cet arrêté n'a pas produit d'effets positifs pour les riverains et son application semble avoir eu pour effet d'exacerber les problèmes.

2 - Présentation par la DGAC de l'étude d'impact de la trajectoire alternative dénommée Nord-Ouest (ci-après abrégée NO), envisagée comme une trajectoire de délestage de la trajectoire actuelle des jets (la VP17), demandée par tous depuis 2015 et déjà présentée en CCE 2020.

Concernant le point 2, cette présentation représente l'aboutissement de l'étude de la DGAC sur les avantages et inconvénients en termes de bruit de la NO pour les différentes communes du bassin de vie Cannes-Grasse. Par ailleurs, la navigabilité de cette trajectoire satellitaire a été confirmée par vols réels et les résultats d'une première étude d'impact présentés aux élus, qui ont cependant demandé une étude d'impact complémentaire plus précise.

Cette étude complémentaire visant à mieux évaluer les impacts acoustiques de la trajectoire alternative NO sur les agglomérations survolées, comme demandée par les différents élus, est un préalable à toute décision lors de la prochaine CCE.



Vous avez pu suivre dans la presse que, sans attendre l'étude d'impact, la CAPG a fait voter par ses représentants à l'unanimité (bien que la majorité des membres de la CAPG ne soient pas concernés par ce sujet...) une motion de rejet du projet. Des associations de défense se sont même créées pour justifier, en accord avec cette motion que les nuisances aériennes sont bien là où elles sont, et que le bien commun ne peut être cause d'atteinte au bien privé d'une minorité jusque-là préservée.

Cette opposition de circonstance est particulièrement active, la CAPG ne cachant plus son rejet d'un processus pourtant démocratique, en faisant les grands titres de la presse locale avec des tonalités guerrières (« *L'Agglo aligne ses membres contre la nouvelle trajectoire et place ses troupes au sein de la CCE...* », Nice-Matin 6 octobre).

C'est ainsi que la préfecture a intégré dans la CCE deux nouvelles entités clairement opposées au projet, rendant la menace de division entre associations de défense bien réelle, (pour le grand bonheur de l'aéroport), avec pour conséquence prévisible un statu quo de la situation, **ruinant par la même occasion tout espoir de soulagement des nuisances** et pérennisant l'actuelle trajectoire VPT17.

L'ADNA restera fidèle à ses positions :

Nous considérons que dans l'immédiat, la lutte pour la diminution des nuisances générées par le trafic des jets ne peut que passer par une telle trajectoire alternative soulageant la VPT. (Il va sans dire que la mise en œuvre de cette trajectoire, ainsi qu'il nous l'a été déclaré, ne devra pas déboucher sur une augmentation du trafic, ni remettre en cause les engagements de base - interdiction des vols commerciaux et vols de nuit - mais devra pouvoir bénéficier, avec le temps, des avancées de la réglementation de la navigation satellitaire pour optimiser la trajectoire et affecter de moins en moins de riverains).

Nous attendons donc toujours impatiemment les deux éléments clef annoncés pour cette CCE et promis par notre sous-préfète :

- **Les modifications de l'arrêté restrictif du 5 août 2019**, en ce qui concerne l'aviation légère, attendues après les demandes répétées du SID et de l'ADNA durant plus d'un an.
- **L'étude d'impact définitive comparative** entre trajectoire Nord-Ouest et VPT17, seule à même de faire apparaître les avantages et inconvénients de la trajectoire alternative et éclairer une décision au bénéfice du bien commun. La présentation de cette étude d'impact, achevée de longue date et reportée pour des raisons de calendrier électoral, était prévue avant la CCE de fin novembre et annoncée par les associations et par M. Lisnard à la population.

Bien que la commission n'ait qu'une fonction consultative, il est vraisemblable que les instances responsables n'iront pas à l'encontre des voix majoritaires qui s'y manifesteront.

Soyez persuadés que l'ADNA y défendra l'amélioration de la qualité de vie du plus grand nombre, avec une stratégie ainsi résumée :

- 1 - Soulager à **court-terme** les populations impactées par la trajectoire actuelle et le trafic aviation légère et hélicoptères ;
- 2 - Alerter les populations sur les **risques sanitaires** par mesures de bruit et de pollution ;



www.adna06.fr

[@adna06c](https://twitter.com/adna06c)

www.facebook.com/adna06

- 3 - Si aucune solution aux nuisances de la VPT et de l'aviation légère n'est rendue possible, militer pour la fermeture de l'aéroport, seul remède final aux nuisances insupportables subies par les habitants des communes survolées, et particulièrement au calvaire des habitants de la Roquette, les ultimes sacrifiés du tourisme de luxe d'une petite minorité.

Nous comptons sur votre soutien !

Des nouvelles de nos stations de mesures du bruit, et de la station mobile de l'aéroport :

Après moultes difficultés à avoir des mesures fiables durant le mois d'août, la station mobile de l'aéroport, disposée en parallèle avec la nôtre à Mouans-Sartoux, donnera enfin ses résultats pour le mois de septembre.

Nous pourrons ainsi comparer des chiffres « officiels » avec nos propres mesures, et nous ne manquerons pas de vous informer de ce comparatif dès que nous aurons terminé l'étude des fichiers, qui montre d'ores et déjà et en première approximation une bonne équivalence, ce qui conforte la validité de nos mesures !

Equipements : Cette année nous équiperons d'une nouvelle station de mesure EANS une zone de survol de La Roquette sur Siagne, particulièrement impactée.

Nous commencerons également une campagne de mesure des polluants (particules) en corrélation avec les survols...

Ces deux points de nuisances, chimique et sonore, permettront de nouveau de montrer la réalité des choses à nos élus, au-delà du déni de l'aéroport et de ses usagers...

Des nouvelles de notre courrier sur la sécurité à la préfecture et aux élus :

(Voir les courriers officiels sur notre site)

La réponse de la Préfecture, sous-traitée à la DGAC, est laconique :

Tout va bien braves gens, vous ne craignez rien grâce à la réglementation pléthorique de l'aviation civile...

Il est vrai que le dernier accident en date, qui a fait 8 morts après percussion d'un immeuble par un Pilatus « d'affaires », s'est déroulé... en Italie, donc... CQFD !

Le Président

Raymond Grinneiser