



LETTRE D'INFORMATION (Avril-Mai 2022)

Chers amis adhérents,

Après une reprise de trafic que l'on qualifiera de « dynamique » en avril, et à l'heure où le festival du film est terminé, nous ne pouvons que constater que les appels, la main sur le cœur, du star-system international pour un monde toujours plus vert, afin de répondre à une « urgence climatique » quotidiennement dénoncée, **ne sont en fait que de la poudre aux yeux** du petit peuple, de la moraline bien-pensante pour rester dans le moule du politiquement correct d'aujourd'hui :

Quasiment toutes nos vedettes adulées sont arrivées en jet privé à Cannes, voire en hélicoptère, additionnant ainsi autant de CO2 et autres GES que vous ne pourriez en produire sur plusieurs années avec votre vieux véhicule à moteur thermique, taxé et vilipendé...

Mais il est vrai que notre ancien premier ministre avait donné l'exemple lors des présidentielles !

Si, d'année en année, l'engouement populaire et local du festival ne reflète pas vraiment la croissance pourtant réelle des festivaliers, des journalistes et autres paparazzis de tous bords, c'est peut-être que toute l'élite mondialisée et médiatisée ne manque pas de montrer son mépris de ce qui devrait être une certaine exemplarité pour leurs concitoyens et pour la planète elle-même, aboutissant ainsi aux comportements qui nous pourrissent la vie quotidiennement en cette période : **bruit et pollution...**

Plus d'infos, voir : <https://www.public.fr/News/Nourriture-jetee-en-quantite-yachts-energivores-atterrissages-incessants-de-jets-40-tonnes-de-dechets-Les-dessous-du-Festival-de-Cannes-1709027>

Suite CCE :

Premiers résultats attendus fin juin par la société réalisant les études demandées en lieu et place de la trajectoire alternative élaborée par la DGAC pour soulager les populations; nous les attendons impatiemment, comme il nous a été promis :

- Amélioration de la trajectoire alternative Nord-Ouest
- Augmentation conséquente des atterrissages mer

D'autre part nous attendons également impatiemment les résultats des mesures demandées officiellement par la CAPG en complément, c'est-à-dire :

- Baisse du nombre de rotation et du tonnage des avions
- Contrôle des mouvements
- Aménagement de plages de tranquillité
- Systématisation des sanctions à l'encontre des pilotes contrevenants.

Le bilan de ces actions et non-actions sera fait lors de notre réunion publique dont la date dépendra des dates de retour de la société d'étude, et qui vous sera communiquée dès que possible (mais vraisemblablement en septembre).



www.adna06.fr

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

www.facebook.com/adna06

Stations de mesures du bruit :

Grâce aux subventions reçues précédemment de la CAPG, et récemment à l'aide financière exceptionnelle du Cannet et de Mme. Tabarot pour l'achat d'équipements, nous complétons notre réseau, déjà largement fiabilisé grâce à un traitement informatique de plus en plus automatisé (Merci à Colette et Jean-Claude !) avec des récepteurs mode-S qui seront installés cette année au niveau de la CACPL afin de nous faire remonter des trajectoires par triangulation.

Le procédé utilisé, la multilatération (MLAT), est une technologie éprouvée utilisée depuis de nombreuses décennies. Il a été développé à des fins militaires pour localiser avec précision les aéronefs - dont beaucoup ne souhaitent pas être «vus» - en utilisant une méthode connue sous le nom de différence de temps d'arrivée des signaux émis par l'aéronef (TDOA).

Ces équipements vont ainsi bientôt permettre le suivi de trajectoire de ceux qui échappent généralement à tout contrôle : l'aviation légère. La connaissance de ces trajectoires permettra de corrélérer plus finement encore les pics de bruit détectés par ailleurs, mais aussi de faire remonter les écarts indiscutables que nous constatons quotidiennement parmi trajectoires et altitudes.

Stations de mesure de pollution :

L'ADNA s'est équipé depuis peu d'une première station de mesure des particules fines de taille comprise entre 1 et 10 μ .

Le but initial était de regarder si les retombées polluantes qui sont observées sous les trajectoires (en l'occurrence, ici, la VP17, ou : trombone emprunté par la plupart des jets) était en relation avec le nombre de survols comptabilisé.

Pour cette expérimentation, seules les particules de taille < 2.5 μ , ou « PM2.5 », noyées dans la pollution de fond de tous ordres (végétale, routière, de combustion domestique, etc) a été prise en compte pour essayer de se différencier des polluants de taille généralement plus grosse (PM10) ou des pollens (> 20 à 50 μ). Et comme l'on parle de retombées polluantes et de leur accumulation au sol, nous avons moyenné les concentrations mesurées, sensées retomber quand les températures air-sol s'inversent, et également sensées provenir des survols.

Bien sûr, nos moyens limités ne permettent pas d'approche plus scientifique, qui nécessiterait de caractériser chimiquement ces polluants pour essayer d'en déterminer l'origine, puis prendre en compte les paramètres de vent, humidité, température, etc.

Sans vraiment y croire, nous avons procédé à ce calcul grossier (mesure, moyennage aux heures de nuit suivantes, soustraction du « fond » estimé sur 24h), qui est donc à prendre avec prudence si ce n'est avec des pincettes, et fait la corrélation entre les données ainsi traitées et le nombre de survols journalier.

A notre grande surprise, la corrélation entre les données du nombre de survols et le taux de particules sensées s'accumuler au sol, calculée pour chaque journée, est édifiante !



www.adna06.fr

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

www.facebook.com/adna06

Elle met en évidence un lien certain entre survols terrestres et pollution au sol sous la trajectoire.

Nous publierons donc chaque mois cette mesure de la contribution polluante attribuée (avec toutes les réserves précédemment expliquées) aux survols (pour l'instant à Mouans-Sartoux), retombées qui s'accumulent au sol, jours après jours.

Pour l'instant ne sont observées que les PM2.5, mais il semblerait que les volumes recueillis au titre des survols (zone résidentielle à Mouans-Sartoux, sous la VPT et à plus de 7km de l'aéroport) représentent quand même jusqu'à la moitié des retombées de polluants mesurés !

Non seulement les jets nous cassent les oreilles, mais ils nous intoxiquent !

Calendrier

Un rendez-vous avec notre nouveau sous-préfet est attendu, afin de lui expliquer nos travaux et ce que subissent les populations de nos communes et quelles sont leurs attentes sur ces sujets, quelles promesses leur ont été faites, et quels en sont les résultats.

Groupe de Travail BRUIT prévu en préfecture, avec les associations et l'aéroport, le 22 juin, où il nous est demandé de présenter nos travaux sur le bruit et la pollution.

Réunion publique : sera à prévoir en septembre (à préciser), où les nouvelles études demandées par la CAPG, en alternative à la trajectoire DGAC nous seront présentées

Le Président

Raymond Grinneiser

