



www.adna06.fr

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

www.facebook.com/adna06

LETTRE D'INFORMATION (Mars à Mai 2023)

Chers amis adhérents,

Ces derniers mois auront été, comme tous les ans, particulièrement riches en nuisances et en déclarations ronflantes...

Après un festival de Cannes où les vedettes rivalisent de double langage sur la question climatique, (la main sur le cœur tout en pensant très fortement « faites ce que je dis, pas ce que je fais... », comme par exemple Harrison Ford qui possède lui-même plusieurs avions et se targue de ne se déplacer quasiment qu'en jet ou hélico...) on ne peut que constater que le greenwashing bat son plein !

Même les organisateurs du festival en rajoutent, avec un tapis rouge « écoresponsable » et des plantations au Zimbabwe sensées compenser la gabegie de CO² et la pollution invraisemblable générée par toute la faune des vedettes qui s'y précipitent... évidemment en jet privé ou en hélicoptères, pour plus tard rejoindre quelque méga-yacht dans la baie de Cannes.

Voir aussi : <https://www.france24.com/fr/culture/20230523-le-festival-de-cannes-et-le-climat-science-fiction-actions-coup-de-poing-et-pol%C3%A9miques>

Quant au Grand Prix de Monaco, si les F1 elles même ne sont pas particulièrement polluantes, l'évènement draine là aussi son quota de vedettes et de « happy few », dont la logistique ne fait que croître... et polluer !

Voir aussi : <https://motorsport.nextgen-auto.com/fr/formule-1/en-f1-la-logistique-pollue-enormement-les-moteurs-quasiment-pas,143859.html>

Ah, greenwashing, quand tu nous tiens...

Suite CGX :

Pour rappel, le coup d'arrêt porté, en CCE 2021, contre la trajectoire alternative NO de la DGAC avait été « contrebalancé » par :

Une demande d'étude à la société CGX :

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

Et un engagement sur des mesures demandées officiellement par la CAPG, en complément :

- 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.

Concernant l'étude de CGX, l'étude a été rendue 13 mois après, et son résultat manifestement « orienté » pour ne garder que l'augmentation des atterrissages par la mer.



Ce dernier point, seule action décidée contre les nuisances, va peut-être commencer après différents reports, avec une première réunion des acteurs... 3 mois après la décision prise.

Cependant, force est de constater que depuis maintenant 15 mois, la plupart des engagements précédents ne sont ni tenus, ni même discutés (les mesures de l'arrêté 2022, élaboré en 2020 et mis en place immédiatement, ne concernant que les tours de piste de la petite aviation, et en aucun cas les nuisances de jet ou hélicoptères).

Tout comme les engagements de la CCE2015 (qui ressemblent à ceux vu plus haut) pris en contrepartie d'une augmentation du tonnage des avions, soi-disant moins bruyants...

Tout cela n'étant pas respecté, depuis maintenant 8 ans, le retour à un poids max. de 22 T semble inéluctable : nous le demanderons au représentant de l'état, puisque maintenant, le Décret n° 2023-375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires désigne les préfets coordonnateurs comme autorités compétentes indépendantes pour conduire les études d'approche équilibrée dont l'objet est **la diminution permanente des nuisances sonores aéroportuaires**.

Compte rendu de la réunion publique du 1^{er} juin :

Grand succès pour cette réunion, avec la présence de nombreux élus ayant répondu à notre appel, et la présence d'une contrôleuse du trafic aérien de Cannes-Mandelieu, ce qui nous a permis d'avoir de bonnes réponses aux bonnes questions !

Nous les remercions ici tous chaleureusement, car de telles réunions sont indispensables pour que nos élus puissent répondre concrètement à leurs administrés.

Cela a donné lieu à d'intéressants échanges, après une présentation de l'état des lieux, des mesures effectuées par l'ADNA, de la présentation critique de l'étude de CGX, et des solutions possibles à toutes ces nuisances.

Il en résulte, comme nous le présentions, que :

L'augmentation des atterrissages par la mer ne sera pas une balade de tous repos, malgré la volonté affichée par nos élus, car cela demanderait à occulter plus de 45% du trafic effectué par l'aviation légère, ou en tous cas rendre ce trafic secondaire par rapport aux jets...

L'étude de trajectoires alternatives moins impactantes pour la population car survolant des zones faiblement peuplées, reste en revanche un sujet à approfondir, malgré sa marginalisation ou son refus par certains élus, avec deux arguments biaisés :

- **Cela augmenterait le trafic** : De même que la DGAC l'a dit, répété et écrit, c'est à son tour CGX qui confirme dans son rapport écrit, que l'ouverture d'une nouvelle trajectoire n'a jamais entraîné d'augmentation du trafic, contraint par d'autres facteurs tels que la capacité de la piste et la sécurité. (Voir extrait de l'étude en fin*)

L'arrivée sur l'aéroport de Cannes par le nord peut être assimilée à un entonnoir : le nombre maximum d'arrivée sur la piste (le flux maximum en sortie de l'entonnoir) est indépendant du nombre des trajectoires y conduisant (ou du nombre de robinets qui le



remplissent). AUCUN robinet supplémentaire n'a le pouvoir d'augmenter le flux maximum de sortie d'un entonnoir ! (Voir extrait de l'étude en fin[†])

Or ce flux maximum n'étant pas atteint, rien n'empêche aujourd'hui Aéroport de la Côte d'Azur d'augmenter le trafic sur Cannes (ouvrir tout grand le robinet)... Si ce n'est, chers adhérents, **VOTRE opposition** et son refus de la part de nos élus.

- **Cela augmentera le nombre de personnes gênées** par le survol d'un avion : argument fallacieux puisque, pour un vol donné, un jet qui emprunte la VPT17 va nuire à quelques dizaines de milliers de personnes quand il n'en perturbera, avec une intensité bien moindre, que le tiers, et sans doute beaucoup moins en arrivant par une des RNP-AR de CGX, encore moins impactante que la trajectoire DGAC.

Le nombre total de personnes gênées par ce seul jet serait donc drastiquement diminué.

Concernant ces trajectoires alternatives, il faut rappeler 2 règles de la DGAC :

1) C'est la trajectoire la plus sûre qui doit être appliquée, or l'arrivée ouest ne croise pas les départs sur la mer (ce qui représente un risque de collision, comme en 2015), et, vue son altitude plus élevée, permet de rejoindre la piste plus facilement en cas de panne moteur, ce que ne permet pas la VPT17 qui ne possède pas d'échappatoire en zone fortement urbanisée.

2) Si 2 trajectoires ont le même niveau de sécurité, alors c'est la trajectoire de moindre nuisance qui doit être choisie.

Or : La majorité des jets récents sont équipés du récepteur satellite adéquat et sont donc éligibles à l'arrivée ouest par une procédure RNP-AR.

Donc : On peut discuter du tracé des trajectoires de l'arrivée ouest telles que calculées par CGX ou la DGAC, mais pas du fait **qu'elle doit obligatoirement être choisie par rapport à la VPT17, pour tout avion équipé** (pour les 2 raisons précédentes).

On peut en déduire aussi que tout empêchement d'étude d'une trajectoire Ouest est parfaitement illégal.

Pour les avions les plus vieux, et non encore équipés de guidage satellitaire, et qui doivent donc prendre la VPT17 (toujours dans le cas d'une impossibilité d'atterrissage par la mer...), une **arrivée à 2500 pieds** au niveau du trait de côte est majoritairement possible, sauf en cas de mauvaise visibilité (quand les avions de Nice ne peuvent plus contourner le Cap d'Antibes et passent plus près de Cannes, par exemple)

Cela réduirait le bruit entre le trait de côte et PIBON, augmenterait la possibilité de rejoindre la piste avec moins de risque pour la population en cas de panne, et donnerait une amélioration importante dans plus de 90% des cas.

Enfin, nous avons eu confirmation de l'effort fait depuis quelques années par certains contrôleurs d'allouer un atterrissage par la mer quand c'est possible, c'est à dire s'il n'y a pas trop de vent ni de trafic, (et donc souvent avant 10h du matin).

Si cet effort de quelques-uns était systématique, un certain pourcentage de nuisances pourrait encore être évité, pour le « repos » de beaucoup...

En ce qui concerne les conclusions de CGX et la volonté de nos élus, comme nous l'avons déjà dit, l'ADNA participera aux chantiers qui s'annoncent (et qui, espérons, commenceront bientôt), par des études plus ciblées et des évaluations fondées sur les mesures précises...

Il n'en demeure pas moins que **la fermeture de l'aéroport** a également été évoquée, solution on ne peut moins radicale, mais terriblement efficace pour stopper ces nuisances...

Stations de mesure de pollution :

Après une période d'arrêt de plusieurs mois, le capteur de Mouans-Sartoux a repris du service. Nous avons fait l'acquisition d'un deuxième capteur placé dans une zone peu ou pas survolée afin d'essayer, par comparaison, d'en extraire le « bruit de fond ».

Mais cet essai a échoué et force est de constater que l'éloignement de ce capteur de la VPT17 n'était pas suffisant : nous obtenons pratiquement les mêmes corrélations avec le nombre de survols, ce qui prouve que les retombées de pollution se retrouvent de manière quasi-identiques à plus d'un km de la trajectoire.

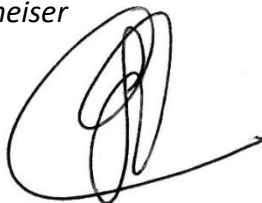
Calendrier

Le prochain GT bruit aura lieu le 12 juin en sous-préfecture

La date de l'AG n'a pas encore été retenue mais se tiendra vraisemblablement à la rentrée.

Le Président

Raymond Grinneiser



* Extrait du résumé de l'étude CGX, p.9 :

CGX crée de nombreuses trajectoires IFR dans le monde. Par retour d'expérience, la création d'une nouvelle trajectoire RNP AR n'apporte pas de trafic supplémentaire sur un terrain où il existe déjà des trajectoires IFR. Dans un premier temps, elles viennent surtout améliorer la sécurité des vols dans des régions très montagneuses où les trajectoires existantes, du fait de leur pilotabilité à risque, dégradent le niveau élevé de sécurité requis aujourd'hui par les aviations civiles et les organismes comme l'EASA ou l'OACI. Dans un second cas, moins fréquent, les trajectoires RNP AR viennent fluidifier des espaces aériens complexes des très grands aéroports internationaux. Au niveau d'un aérodrome tel que Cannes, la piste est similaire à la fin d'un entonnoir. Si le souhait est d'augmenter les capacités d'atterrissage et de décollage, la réponse est la création d'une piste supplémentaire, scénario complètement irréaliste et farfelu.