

Rapport moral et d'activité 2021-2022

L'année 2021 a été une année particulièrement tendue sur deux sujets :

- La reprise soutenue du trafic après-confinement a été vécu comme une provocation pour les personnes survolées quotidiennement. Il faut dire que le calme (tout relatif) dû au COVID a fait prendre conscience du niveau exceptionnel des nuisances subies...
- La trajectoire alternative, dite Nord-Ouest, esquissée en CCE 2020, a fait l'objet d'une campagne d'opposition sans précédent de la part d'associations grassoises montées pour l'occasion, qui ont essayé d'occulter la présentation même de l'étude menée par la DGAC lors de la CCE 2021. Grâce à l'action de l'ADNA et d'autres associations auprès des autorités, la présentation complète a pu avoir lieu lors de cette même CCE, et elle a pu vous être présentée lors de notre dernière AG. Cependant, la mise en place de cette trajectoire, (qui divise par 3 le nombre de personnes impactées) a été torpillée par les « anti », et donc annulée.

En contrepartie de cette suspension des essais, obtenus par la CAPG et Mme Tabarot, une étude complémentaire a été demandée à la société CGX, officiellement en juillet 2022, dont nous attendons toujours les conclusions à ce jour...

En parallèle, les subventions importantes reçues en 2021 de la part de Mougins, Mouans-Sartoux, et celles, exceptionnelles, du Cannet et de notre députée, ont permis l'acquisition d'équipements de mesure (bruit et pollution) sérieux, et de passer du stade d'essais expérimentaux à une véritable politique de campagne de mesures opérationnelles.

Cela n'a pas empêché l'ADNA de continuer sa mission et ses différents travaux, tout en maintenant la pression auprès des élus sur les « compensations » proposées en CCE 2021 (baisse du trafic, atterrissages mer, re-design de la trajectoire alternative) :

- Equipements et mesures de bruit

2021 peut être considérée comme référence au sujet du traitement de nos données « bruit », qui fait maintenant l'objet d'un bulletin régulier et permet d'avoir des statistiques sûres, face au déni habituel de l'aéroport.

Le but est maintenant d'automatiser encore plus les traitements et leur fiabilisation.

L'été 2021, des résidents de Ranguin ont financé leur propre station EANS que nous exploitons avec eux. A noter que cet équipement va revenir à l'ADNA, et sera redéployé sur un autre site en 2022.

Nous disposons ainsi d'un premier maillage de stations permettant de mesurer les nuisances sonores, de compter les survols et de suivre les trajectoires. Les acquisitions de matériels se continueront en 2022, pour les mesures de bruit et de pollution.

Le suivi des trajectoires associé aux mesures de bruit est réalisé en partant des données transmises par les transpondeurs ADS-B des avions. Cependant, seuls les jets ou certains appareils bimoteurs en sont équipés, ce qui ne permet pas de corréliser totalement les pics de bruit avec la trajectoire. L'ADNA utilise également l'état des plaintes de riverains pour assurer une meilleure corrélation.

Pour compléter cette action, nos informaticiens ont commencé à implémenter un système de recueil et d'analyses de données.

- Equipements de suivi de trajectoire

Afin de compléter ses outils de suivi des trajectoires, notamment celles de l'aviation légère, l'ADNA a fait l'acquisition de récepteurs « bande S » qui permettront de faire un suivi de trajectoires par technologie MLAT (triangulation des signaux émis).

Cette évolution se fait en partenariat avec une association de Toussus-le-Noble, Alliance Associative, qui a développé l'infrastructure informatique nécessaire.

2021 a vu le début de l'implantation de ces récepteurs et les premiers essais d'exploitation, le 4ème étant installé fin 2022.

L'ADNA va donc bientôt avoir toutes les données, corrélées entre elles, permettant de mesurer et constater toutes les nuisances subies : gêne sonore mais aussi écarts de trajectoire et d'altitude, contournements de la réglementation, etc.

- **Equipement de mesure de pollution**

Un premier équipement a été installé près du capteur de bruit « MOUANS », en mars 2021, afin de mesurer la contribution aéronautique aux dépôts de pollution observés chez les particuliers survolés.

Ces premiers mois d'exploitation permettent d'avoir une quasi-certitude que les dépôts noirs et gras observés sont en relation étroite avec le nombre de survols du lieu. Cependant, la simplicité du procédé et du traitement des données ne permet pas une grande fiabilité des résultats qui sont donc contestables. Pour lever cette ambiguïté, de nouveaux capteurs doivent être installés et l'ADNA envisage la détermination chimique des dépôts (mise en place de « plaquettes » pour analyse.

- **Trajectoire de délestage**

La faisabilité de la trajectoire Nord-Ouest alternative, établie par la DGAC en avril 2020 et complétée par une étude d'impact montre que cette trajectoire survole trois fois moins de foyers que l'actuelle VPT. Le nombre d'évènements « nuisibles » est donc considérablement réduit si elle était utilisée.

Cependant, le lobbying de certaines associations, associé à la volonté politique de nos élus de la CAPG de ne pas provoquer le survol de nouvelles populations, même sans réelle nuisance, a eu raison pour l'instant du projet qui ne sera donc pas mis en œuvre sans étude complémentaire d'impact.

A l'initiative de la CAPG qui refuse la trajectoire de la DGAC et de la député Mme Tabarotl, la nouvelle étude demandée à la société CGX doit rendre ses conclusions en 2022.

Conformément aux demandes exprimées en CCE, elle doit porter sur :

- Rendre compte des possibilités d'amélioration de la trajectoire RNP-AR pour ne pas impacter de population nouvelle.
- Analyser toutes les possibilités d'augmenter sensiblement les atterrissages par la mer, en évaluant les conséquences.

Nous attendons ses conclusions, dont l'échéance a pris un certain retard...

- **Participation aux deux GT bruits** organisés par la sous-préfecture, et qui a permis à l'ADNA en 2021 de mettre l'accent sur les nuisances subies, de montrer les résultats de nos études documentées et de présenter les doléances légitimes de l'ADNA auprès de notre nouveau S/Préfet, en 2022.

- **Publications :**

- Bulletin mensuel : Grâce au recueil de données fiables et incontestables, l'ADNA compose un rapport mensuel de mesures de bruits qui est diffusé systématiquement à tous nos élus, institutionnels, aux autorités administratives, à la sous-préfecture ainsi qu'à l'aéroport.
- Lettre aux adhérents : S'y ajoute une « lettre aux adhérents » bimestrielle, qui fait part des faits remarquables, témoignages et autres « coups de gueule » que l'actualité de l'aéroport et de ses conséquences peut nous inspirer.
- Etudes diverses : l'ADNA publie régulièrement des études sur le comportement ou des statistiques sur les survols de notre région et sa pollution, comme l'étude des vols courts atterrissant ou partant de l'aéroport de Cannes,
- Presse : Nous démontons systématiquement les articles de propagande manifeste de l'aéroport, comme le « zero carbone », les bienfaits de l'aéroport de Cannes pour l'économie locale, les faux sondages, etc., pour montrer que cet aéroport est bien une verrue sur notre région, qui apporte bien plus de nuisance que de bienfaits.

Cette activité a été particulièrement riche en 2021 et surtout 2022, avec des reportages effectués par BFM CA et FR2.

Ces éléments sont téléchargeables de notre site, qui met en exergue également les « faits du mois ».

Raymond GRINNEISER

Président ADNA

20-11-2022