

15 MARS 2021

COURRIER ARRIVÉ

Le 15 mars 2021

Les habitants de La Roquette sur Siagne
A
Maire de La Roquette sur Siagne.

Objet : Nuisances aériennes sur la commune de La Roquette sur Siagne.
Demande d'actions.

Monsieur le Maire,

Les nuisances aériennes s'accumulent au-dessus de nos têtes. Elles se sont nettement amplifiées en 2020, tant pour les jets, que les bimoteurs, les hélicoptères, et nouveau en 2020, une forte multiplication des monomoteurs en rase motte (DANGER SECURITE).

Le seuil de tolérance des Roquettans sinistrés est dépassé.

- L'aéroport continue à nier les réalités de ces nuisances et estime se montrer vertueux.
- Les études de la DGAC pour limiter les nuisances des tours de piste des avions école se focalisent sur Cannes.
- L'étude d'une trajectoire de délestage Nord-Ouest pour les jets crée des dissensions entre communes du pays grassois au risque de sacrifier définitivement notre village.
- Raz le bol du « toujours plus » de l'Aéroport, et de son **emprise grandissante et néfaste**.

Depuis 2008, les groupes de travail avec l'aéroport et la DGAC concluent qu'il faut mettre en place trois flux d'arrivées jets. Dont un par le nord.

Lors de la décision en 2015 d'augmenter le tonnage autorisé des jets à 35 tonnes, trois contreparties majeures ont été agréées :

- Améliorer la trajectoire VPT
- Mieux contrôler les trajectoires existantes
- Démarrer l'étude d'une trajectoire « dite nord ouest » alternative à la VPT.

La réalité vécue depuis cinq ans est très différente. La conduite des affaires par l'Aéroport et la DGAC est allée à contresens de ces directives appuyées du Sous Préfet présidant la commission approuvant l'augmentation de tonnage.

Depuis quatre mois, l'attitude de nombreux élus et de la Préfecture a **anéanti le dialogue sur le seul dossier qui avançait** (même si nous sommes conscients qu'il n'est pas parfait).

Nous n'attendons pas que l'aéroport, la DGAC, les élus, la Sous-préfète étudient dans un calendrier trop long des « améliorations d'impact » de trajectoires jets en oubliant tout le reste.

Le pb des nuisances aériennes est devenu une priorité pour une large majorité des Roquettans.

La **pétition** de certains quartiers en 2017, l'**enquête d'opinion** organisée mairie en 2019, les démonstrations développées sur plusieurs années par la mairie sur l'intérêt de « l'**overshoot** », les nombreuses **alertes des élus et associations**, y compris en Commissions Consultatives de l'Environnement **ne doivent pas rester lettres mortes.**

.../...

LUTTONS AUJOURD'HUI POUR MIEUX VIVRE DEMAIN.

Nous avons besoin de connaître et de comprendre vos positions, et d'être concrètement rassurés, afin que la hantise de vivre un nouvel été tel que 2020 puisse disparaître, et que ce qui est faisable à très court terme va être fait.

Les élus de CAPG se sont prononcés pour

- une augmentation des atterrissages par la mer
- la réduction des mouvements pour les différents types de trafics.¶

Veillez nous informer sur les actions faites en ce sens depuis début décembre, et sur le plan de travail avec calendrier d'aboutissement associé.

Par ailleurs, il est possible, sans tout changer, de faire apporter des **solutions locales** pour que dans **chacun de nos quartiers des améliorations se fassent sentir dès le printemps 2021.**

Le vécu de l'activité récente de l'ACM nous rappelle douloureusement, via deux accidents en 4 mois, que la pratique du vol en monomoteur est une activité dangereuse.

Elle peut l'être également pour les riverains. A notre connaissance aucune mesure de précaution n'a été prise.

Le risque est forcément proportionnel au nombre de rotations et **peut être catastrophique** avec les trajectoires de survol actuelles en trombone, de plus souvent sur des zones collinaires.

Les principes de précaution largement utilisés par ailleurs auraient pu inciter ACM et les autorités à surseoir immédiatement aux activités dangereuses localement, sachant que d'autres aéroports peuvent les accueillir en attendant la mise en place de mesures de **sauvegarde de la sécurité** autour d'ACM.

Par ailleurs, les pollutions sonore et atmosphérique doivent également être traitées :

- contribution effective des trafics aériens à la pollution atmosphérique
- Depuis le début de la pandémie de COVID-19, de nombreux scientifiques ont relevé des foyers épidémiques importants dans des régions très polluées.

Différents points concrets sont présentés en annexe.

Tout ceci est faisable, pratiquement sans moyens. **C'est avant tout une question de volonté, et d'organisation.**

Nous vous prions de donner votre avis, et votre principe de plan d'actions sur chaque attente, pour fin mars.

Nous restons à votre disposition afin de vous apporter toute clarification qui vous semblerait utile.
Respectueuses Salutations.

Les personnes signataires page suivante représentent une très large majorité des habitants de La Roquette, chacune son quartier :

.../...

LUTTONS AUJOURD'HUI POUR MIEUX VIVRE DEMAIN.

Simon Laurent	Cardillons, Colle Ferrande	
Bonnet Patrick	Cassiers, Chemin du lac	
Rodas Christian	Floribondas, Ferragnon, Impasse du 8 mai	
Souverville Robert	Fontaine	
Cosquer Jocelyn	Bastidasse, Aspres, Caillenque	
Burbant Brigitte	Les Roques, Meaynes	
Fornai Jacques	Le Rouret, Clos des Pinèdes	
Cazalilla Cathy	Saint Jean	
Chauris Pascal	Mimoseraie	
Fondacci Jean-Luc	Canebiers, Colle des Juges	
Laco Philippe	Bd des Mimosas	
Dunan Alice	Frayère, Gourguette	

Annexe à lettre du 15 mars 2021

M : Monomoteurs

M1 : Arrêt immédiat de la procédure « allongement de Vent Arrière » : Décision attendue de la Sous Préfète de surseoir à la mise à jour de la procédure ACM de juillet 2020. Sinon attendons décision municipale d'interdiction de survol de la commune, avant fin mars.

Cette pratique est dangereuse pour le collinaire.

Cela ne bloque pas la pratique du monomoteur. Il « suffit » de respecter la trajectoire nominale.

M2 : Réduction du trafic

Déport de l'activité sur autre plateforme. Appliquons les chartes (1 en 2005, puis charte 2, puis 3).

Le maire Cuers par exemple a donné un avis favorable.

M3 : Retour à 3 tours de piste maximum

Ce que le sous Préfet Castanet avait obtenu. Respecté en 2016, 2017.

Ceci ...sans besoin d'un arrêté national !

M4 : Vols de nuit trouver une trajectoire ne survolant pas le collinaire, applicable à l'automne 2021

M5 : Pour ceux qui arrivent directement du nord : S'écarter vers l'ouest de l'axe de la piste pour éviter les zones collinaires.

Recollage à l'axe de piste au rond point « Orso » de la pénétrante.

M6 : ACM : rapporter les analyses d'accidents de monomoteurs liés à ACM.

M7 : DGAC : analyse des risques encourus dans les zones survolées, et adaptation des procédures de vol en conséquence.

B : Bimoteurs

B 1 : Stop tours de pistes DA42

Cette saga/moquerie envers riverains et élus n'a que trop duré, depuis plus de 10 ans.

Augmentation nette du nombre de tours de pistes, et maintenant toute l'année. L'un deux particulièrement bruyant détient le record de l'intégrale de bruit annuel à lui tout seul. Ceci depuis des années.

Appliquons les chartes (1 en 2005, puis charte 2, puis 3) : Ecolage partie vol à transférer sous un mois à Cuers.

B 2 : S'écarter de l'axe de la piste pour éviter les collinaires

B 3 : Vols de nuit trouver une trajectoire ne survolant pas le collinaire, applicable à l'automne 2021

B 4 : Pour ceux qui arrivent directement du nord : S'écarter vers l'ouest de l'axe de la piste pour éviter les zones collinaires.

Recollage à l'axe de piste au rond point « Orso » de la pénétrante.

.../...

T : Turbopropulseurs (quelques gros Monomoteurs & nombreux bimoteurs)

La justification technique majeure, d'où promesse aux élus par ACM fut de « gérer l'aéroport par l'impact bruit de l'aéronef, plus efficace que la gestion par le tonnage », d'où acceptation des jets de 35 tonnes en 2015.

Le cas de ces turbopropulseurs par conception très bruyants n'étant pas encore traité, le Sous-préfet Castanet a demandé à ACA de l'étudier et de lui faire des propositions.

Aucune nouvelle depuis 2015, malgré relances.

- **T1** : Stop immédiat des tours de pistes turbopropulseurs

- **T2** : Moratoire sur l'acceptation des turbopropulseurs, suspension jusqu'à ce qu'une solution raisonnable soit trouvée.

Vu la sous activité en cours de l'aéroport de Nice, il ne semble pas y avoir de problème à accueillir ces vols dans la région.

H : Hélicoptères

H 1 : Stop tours de pistes

ACM & Laubeuf

H2 :

pour destinations vers le nord d'ACM, le repassage sur les terres ne doit se faire qu'après décollage vers la mer et montée jusqu'à 2000 pieds

H3 : Retour en restant à 2000 pieds jusqu'au trait de côté, puis atterrissage par procédure habituelle au niveau de La Bocca.

H4 : Respect des ronds bleus

H5 : faire un plan de circulation des passages sur les terres en respectant les Thalweg.

H 6 : S'écarter vers l'ouest de l'axe de la piste pour éviter les collinaires

H 7 : réduire drastiquement ces trafics qui ont beaucoup augmenté chaque année depuis plus de 5 ans

.../...

LUTTONS AUJOURD'HUI POUR MIEUX VIVRE DEMAIN.

J : Jets

J1 : Réduction du trafic (selon demande CA PG)

Pour le moins revenons au niveau de la charte 1 : limitation à 10 000 mouvements par an.

J2 : maximiser l'atterrissage par la mer (= demande CA PG ; tout en maintenant les décollages par la mer).

Objectif : **doubler en 2 ans** (par rapport à 2020), **dépasser 50 % sous trois ans**. (Rappel : des progrès importants avaient été réalisés avant 2015, pour atteindre 30% d'atterrissages par la mer sur un an)

- Le sens d'atterrissage préférentiel devrait être muté vers piste 35.
 - o Seules les périodes de vents forts entre sud-est et sud-ouest peuvent donner lieu à atterrissage en 17.
- Le processus d'atterrissage par la mer étant freiné par le grand nombre de monomoteurs en interaction, mise en place de créneaux horaires réservés aux jets aux heures connues d'arrivées fréquentes de jets.

J3 : atterrissages en VPT 17 : S'écarter vers l'ouest de l'axe de la piste pour éviter les collinaires, en favorisant « l'overshoot », avec alignement à la piste au rond point « Orso » de la rocade.

J4 : atterrissages en VPT 17 :

Mettre les moyens pour faciliter le respecter de la VPT

C'est l'un des 3 engagements pris à l'occasion 35 t

Régénérer un « briefing pilote IFR » plus directif, quantitatif et clair :
avril 2021.

J5 : supprimer la procédure MVL en cas d'impératif météorologique

Ce cas dégradé de trombone est une source majeure des plaintes de jets

Elle augmente les problèmes de sécurité, à des moments où il faudrait améliorer la sécurité de la phase d'atterrissage.

En cas de vent de nord ouest : atterrissage par la mer

En cas de vent de sud est : atterrissage par la mer

En cas de vent très fort et instable de sud-est, ainsi que de vent de sud-ouest : report sur
Nice.

(Répartition sera à ajuster lorsque l'arrivée Nord Ouest sera disponible).

J6 : préparation de l'atterrissage « Nord-Ouest » évitant le collinaire, en survolant la rocade routière de la vallée, reprenant l'alignement au rond point « Orso ».

Tracé à optimiser avec les communes de Pégomas, Auribeau et Grasse.

Il semble que le résultat pouvant y être néanmoins moins impactant que celui de la « Nord-Ouest » tel que proposé en 2020 par DGAC.

.../...

LUTTONS AUJOURD'HUI POUR MIEUX VIVRE DEMAIN.

S : Système / Structurel / Sanctions

- Mr Sabonadière (alors représentant sud-est DGAC) nous annonçait une réorganisation profonde de DGAC vers 2007, dont le but principal était que le respect de l'environnement prenne autant d'importance dans les activités DGAC que la sécurité.
- **S1** : Pour le moins à faire passer dans les faits

- Dans la pratique actuelle, la seule vraie règle de référence et de jugement sur ACM est « l'arrêté ministériel restrictif d'utilisation ACM ».
- C'est absolument insuffisant pour commencer à parler de respect d'environnement, et de des riverains.
- **S2** : Décrire et publier de manière simplifiée et compréhensible à destination des riverains, sur le site ACM les règles de chaque type et phase de vol
- **S3** : décrire les critères de respects.
- **S4** : établir avec les élus et associations de riverains des **niveaux de sanctions** associés. Cette demande a été exprimée depuis des années par des maires.

C : Contrôle

C1 : Remise en place de la fonction « Gilet vert ».

C2 :Ajouter une personne dans la tour de contrôle afin de séparer les deux lignes de communication, ainsi permettre un meilleur guidage des pilotes.

C3 :Mettre en place un réel système « d'autocontrôle » tel que prôné en CoCoEnvi depuis plus de 5 ans.

C4 : Mettre en place des responsabilités effectives de contrôle. Il est patent que le système en place ne fonctionne pas, ou très peu.

P : Plaintes

Pas de réponse : Inadmissible

Ce qui était considéré à corriger il y a quelques années ne l'a pas été.

Pis, c'est maintenant considéré comme acceptable

L'attitude de nos interlocuteurs ACM attise les tensions plutôt que résoudre les problèmes de survol intempestifs.

- **P1** : Le respect des riverains nécessite pour le moins de répondre aux plaintes.

Réaliser un audit indépendant du système de plaintes / réponses. Avril 2021.

Le maire de la Roquette a demandé aux Roquettans de faire des plaintes pour signaler davantage les problèmes à ACM.

~20 000 plaintes en 2020 pour notre commune : ça ne suffit pas ?

Trouvez vous normal que de plus en plus de Roquettans passent leur temps à faire des plaintes ?

Tout cela pour quasi zéro résultat.

- **P2** : mettre en place une structure de gestion des plaintes, qui débouche tant sur des actions correctives, que des actions préventives réelles et efficaces. Mai 2021.

LUTTONS AUJOURD'HUI POUR MIEUX VIVRE DEMAIN.