

AEROPORT CANNES-MANDELIEU

Memo pour rencontre au Ministère des Transports Le 16 juillet 2019

CONTEXTE

L'aéroport de Cannes-Mandelieu est enchâssé dans un bassin de population de plus de 500 000 habitants dont plus de 50 000 subissent de plein fouet les nuisances liées à un trafic aérien dont la justification première est l'accès par jets-privés à la côte d'Azur d'une clientèle qui ne veut pas utiliser les "transports en commun " alors qu'il y a un aéroport commercial à Nice à moins de 30km de là. Le reste du trafic, aéroclub, écoles de pilotage, hélicoptères n'a rien à faire dans cette zone urbaine à forte densité de population.

Depuis plus de 20 ans, malgré les protestations des élus et des associations, la situation se dégrade par un système à cliquet infernal : jets limités d'abord à 13 tonnes, puis à 22 tonnes et enfin à 35 tonnes, trajectoire d'approche en "trombone" qui survole à moins de 2000 pieds immeubles, villas, centres commerciaux, écoles et collèges, générant une pollution sonore, aérienne et terrestre et des risques liés à la sécurité insupportables, nombre de mouvements de jets fixé à 10 000 par an qui n'est plus plafonné (aujourd'hui supérieur à 12 000/an)...

Les améliorations cosmétiques obtenues en 2010 s'étiolent au fil du temps et la privatisation de "Aéroports Côte d'Azur" (ACA) en 2016 accélère la volonté hégémonique de l'aéroport : trajectoires non respectées et non pénalisées, suppression de repères géodésiques pour des points de survol obligatoires, introduction de la notion de couloir de circulation aérienne au lieu de trajectoires dans un contexte de disparition de concertation avec les riverains concernés (plus de réunions de groupes techniques, Commission Consultative de l'Environnement dévoyée ...).

Cette partie de la côte d'azur est sinistrée au profit de quelques privilégiés sans que les choix politiques qui conduisent à cette situation ne soient clairement exprimés et que les populations concernées ne soient consultées.

Même l'ouverture d'une trajectoire d'atterrissage satellitaire par le Nord-Ouest sur laquelle travaille la DGAC ne sera pas à même de ralentir la "Bourgétisation" de cette région à l'ouest de Cannes.

SITUATION D'URGENCE

La situation d'urgence climatique déclarée et l'engagement politique du gouvernement de traiter de façon prioritaire la lutte pour l'environnement imposent que des mesures fortes avec des décisions marquantes soient prises rapidement : il ne peut être question de demander à la population des sacrifices dans ce domaine (élimination des voitures diesel, gazole surtaxé, incitations au co-voiturage et à l'utilisation des transports en commun ...) en laissant perdurer des indulgences pour les utilisateurs de Jets, gros pollueurs sans amélioration possible, qui bénéficient de privilèges indécents au détriment des populations locales survolées

DECISIONS A PRENDRE POUR LE MOYEN TERME

- **Programmer la fermeture à échéance fixe de l'aéroport Cannes-Mandelieu¹**, dont l'existence ne répond à aucun besoin local indispensable, n'est justifiée par aucun intérêt économique, et dont le bilan pour le territoire est largement négatif vu les pertes de valeur et d'attractivité des zones concernées. Deux élus locaux ont exprimé des opinions en ce sens lors de la réunion publique tenue le 11 juin dernier à laquelle ont participé 200 personnes très engagées.
- **Lancer une programmation pour son remplacement** par des activités compatibles avec le développement harmonieux du territoire, seules garantes de création de valeur et d'emplois, contrairement à un aéroport qui n'a d'utilité que pour quelques privilégiés, n'offre que peu d'emplois locaux pour un coût environnemental exorbitant et au mépris d'une population sacrifiée :
 - ✓ SOIT PAR UNE SOLUTION 100% ENVIRONNEMENTALE :

En Implantant à sa place un véritable champ de capteurs solaires qui fourniront une énergie électrique régionale renouvelable additionnelle dont a besoin la région, souvent en limite de capacité,
 - ✓ SOIT PAR UNE SOLUTION PLUS ORIENTEE VERS LE DEVELOPPEMENT DU TOURISME :

En développant des projets de tourisme "milieu de gamme" complémentaire au tourisme de luxe revendiqué par la ville de Cannes.
Cette solution, bénéfique pour toutes les communes riveraines de l'aéroport, y compris pour Cannes, assurerait un véritable essor pour la région avec une véritable attractivité retrouvée et la création d'une activité pérenne, à l'année longue, génératrice d'emplois stables.

La fermeture de cet aéroport correspond à un choix de vie déterminant pour l'avenir des habitants de la région et pourrait faire utilement l'objet d'un référendum pour peu que les enjeux en soient honnêtement exprimés.

L'activité annexe d'aéroclub et d'écoles de pilotage pourra alors être utilement déployée sur des plateformes voisines accessibles en moins d'une heure.

DECISIONS A PRENDRE POUR LE COURT TERME :

Durant la préparation et la mise en œuvre de la solution de remplacement, il est urgent de montrer que l'urgence climatique et la priorité environnementale ne sont pas que des mots mais conduisent à des décisions immédiates et pragmatiques :

- Diviser par 2 le nombre de mouvements actuels de jets pour le plafonner à 6000 vols annuels soit en deçà de la limite de 10 000 mouvements prévue dans la dernière charte approuvée par toutes les parties,
- Interdire les jets de plus de 22 tonnes par annulation de l'arrêté du 8 septembre 2015 dont la consultation publique préalable, suite à une publicité insuffisante, n'a recueilli qu'une seule observation et n'est donc pas significative,
- Interdire les "Piaggio" dont la signature acoustique est désastreuse pour l'environnement,
- Interdire les vols "parking" à Cannes-Mandelieu des jets qui se présentent à Nice et font un voyage à vide entre Nice et Cannes (et retour) au-dessus des populations en contradiction avec l'esprit de l'Arrêté du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de

¹ La fermeture de l'aéroport de Santa Monica, dans le voisinage d'Hollywood et d'une activité tout à fait comparable à celle de l'aéroport de Cannes-Mandelieu, a été décidée pour des raisons environnementales.

l'aérodrome de Cannes-Mandelieu (modifié par les arrêtés du 20 juillet 2005 et du 8 septembre 2015).

- Mettre en place une instance de concertation réelle incluant les riverains pour étudier les améliorations à apporter à la situation actuelle : optimisation de la VPT 17 pour les arrivées IFR, limitation des tours de piste apportant des améliorations réelles, en ligne avec celles d'autres aéroports...

La consultation publique sur un modificatif à l'arrêté restrictif de 2015 sus-cité, qui a pris fin hier, est l'exemple même d'une non-concertation et d'une tentative de solution parachutée qui ne correspond en rien aux attentes des riverains.

Les riverains que notre association représente attendent non seulement des réponses techniques, auxquelles ils veulent être associés, mais des réponses politiques à leurs problèmes.