

Mémoire concernant l'aéroport de Cannes-Mandelieu

Raymond Grinneiser, septembre 2022. Rev V2 : 02-2023

1 - Contexte particulier

2 - Nuisances générées

3 – Demandes et recommandations de l'ADNA : jets privés

4 – Demandes et recommandations de l'ADNA : Aviation légère et hélicoptères

Note : ce texte a été déposé à l'Assemblée nationale lors d'une audition de l'UFCNA le 29-09-2022

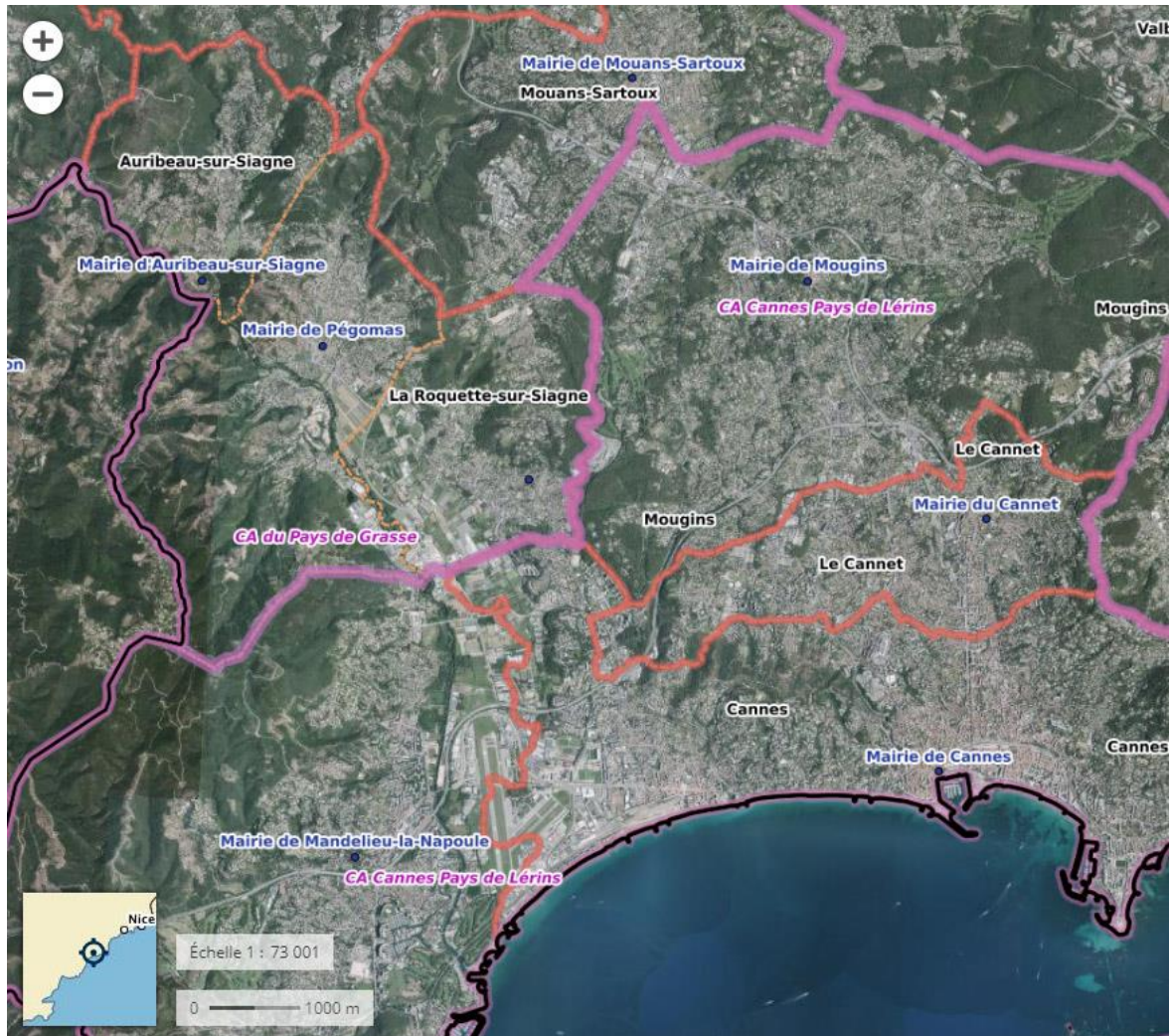
1 - Contextes particuliers à l'aéroport de Cannes-Mandelieu (ACM) :

Contexte Géographique :

Zone densément peuplée, résidentielle et en collinaire, organisée autour de 7 communes qui sont Cannes, Le Cannet, Mougins, Mouans-Sartoux, La Roquette, Pégomas, Mandelieu. Il est rappelé que les altitudes de survol sont en référence du niveau de la mer, ce qui réduit drastiquement la hauteur de survol réelle.

La population concernée par les nuisances directes représente environ 50 000 personnes (A noter que les communes survolées voient en moyenne leur population doubler l'été)

L'aéroport est situé à 25km de l'aéroport international de Nice à vol d'oiseau, (30km par l'autoroute), en bord de mer avec une piste principale Nord-Sud (17-35), et une secondaire NE-SO (04-22).



Du petit aérodrome de 27 hectares créé en 1931 à la plateforme actuelle de 150 hectares accueillant des avions de plus en plus gros (35 tonnes), sa zone de nuisance n'a cessé de s'étendre au milieu de villages millénaires dont la population sacrifiée est bercée année après année par des discours politiques lénifiants totalement en dehors des réalités tant sur le plan économique que de la sécurité ou de l'environnement.

Particularités :

Les décollages se font en grosse majorité sur la mer.

Les approches pour l'atterrissage sont pratiquement toutes situées sur les terres et au-dessus des zones densément habitées (un jet atterrissant par la VPT17 parcourt environ 15 km entre son arrivée sur les terres et le contact avec la piste, en survolant à basse altitude Cannes, Le Cannet, Mougins, Mouans-Sartoux, Pégomas et La Roquette sur Siagne)

Contexte économique :

2^{ème} aéroport dit « d'affaires » après Le Bourget, c'est en fait un aéroport de « tourisme de luxe », quand on regarde la provenance et les dates de vols. Les nombreux vols de jets entre Nice et Cannes et inversement correspondent à des fonctions taxi, prise de clients ou simplement de garage. Le taux d'occupation des jets est en moyenne de moins de 2 passagers.

L'aéroport abrite également une école de pilotage, un hélicoptère et un simulateur de vol.

Comparatif avec l'aéroport de Nice :

	NICE	CANNES-MANDELIEU
PAX	14,5 M	0,02 M
Emplois Directs	500	30
Emplois indirects	4500	300
Retombées économiques pour la région et le pays	Importantes (Moyen de transport international incontournable pour l'ensemble population / acteurs économiques)	Quasi-nulles (Essentiellement tourisme de luxe et vols quasi-vides)
Retombées polluantes	En mer	Sur terre, propriétés, piscines
CO2/passager/km moyen	150 g	1500 g
Plaintes pour nuisance	Moyenne : 100/an	Moyenne : 50 000/an

Concernant la communication officielle, il est répété ad-nauseam que l'aéroport de Cannes-Mandelieu est un atout économique et le fer de lance de l'économie du bassin cannois et grassois, ce qui est censé calmer la colère des 50 000 administrés sacrifiés. Or, à quelques très rares exceptions près, les hommes d'affaires utilisent les vols commerciaux atterrissant ou partant de Nice : Cannes Mandelieu est en fait un aéroport de « confort » ou « de prestige », pour voyageurs privés aisés.

Pour cela, les Infox constamment rabâchés sont légion, et parmi elles, les deux arguments phares, encore cités à l'occasion de la polémique lancée cet été sur la maîtrise et la réduction, voire l'interdiction des vols de jet privés :

"Sur la Côte d'Azur des dizaines de milliers d'emplois pourraient disparaître" :

Faux ! N'importe quel journaliste d'investigation sérieux ne peut arriver ne serait-ce qu'au 1/10ème de ce chiffre, emplois directs et indirects compris.

"Mais vous imaginez un peu ce que ça pèse sur l'économie, c'est considérable !" :

Faux ! Aussi faux que les 5,7 milliards de PIB générés par les "Aéroports de la Côte d'Azur", annoncés par le président du directoire d'ACA ainsi que rapporté tel quel dans Nice-Matin.

En fait, l'apport économique est quasi nul pour l'économie cannoise et grassoise, et largement en dessous de ce que rapporterait n'importe quelle autre activité occupant ce site de 150 hectares en bord de mer.

Il n'empêche que les deux arguments ci-dessus sont utilisés de façon classique par les Lobbies Aéronautiques pour bluffer le citoyen moyen et faire oublier que le trafic des jets privés est un marqueur majeur de l'iniquité sociale, (mis en exergue à juste titre cet été), pour les efforts demandés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution.

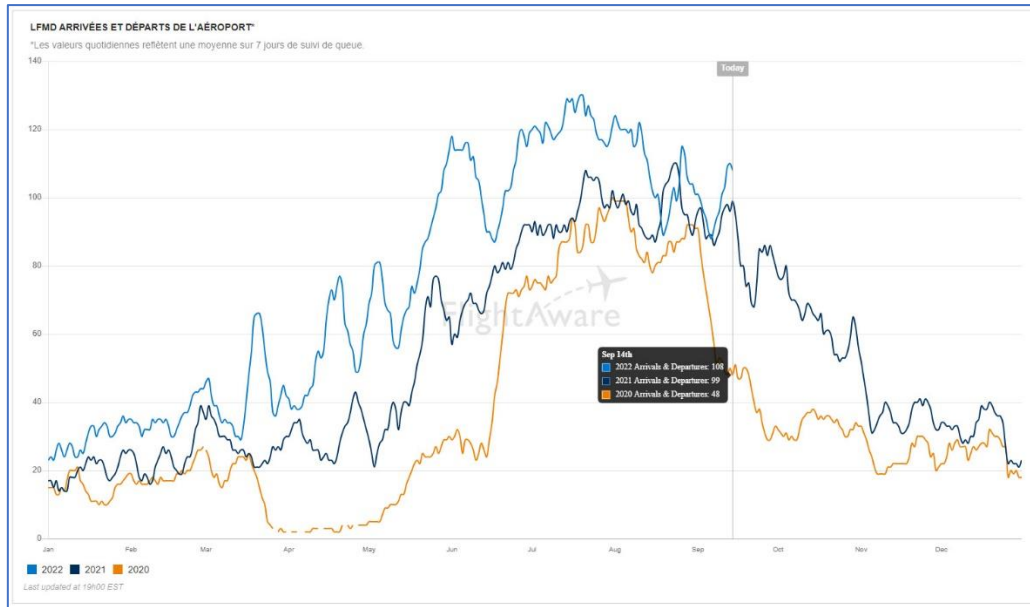
Ainsi, tout est bon pour faire passer la pilule et donc, quoi de mieux qu'inventer des retombées positives à cette activité ? On évite ainsi de parler des nuisances de tous ordres subis par les 50 000 habitants du bassin de vie Cannes Grasse survolés à basse altitude, comme on évite la dégringolade des prix de l'immobilier sous les zones survolées...

2 – Nuisances générées par l'aéroport de Cannes-Mandelieu :

Reprise soutenue du trafic :

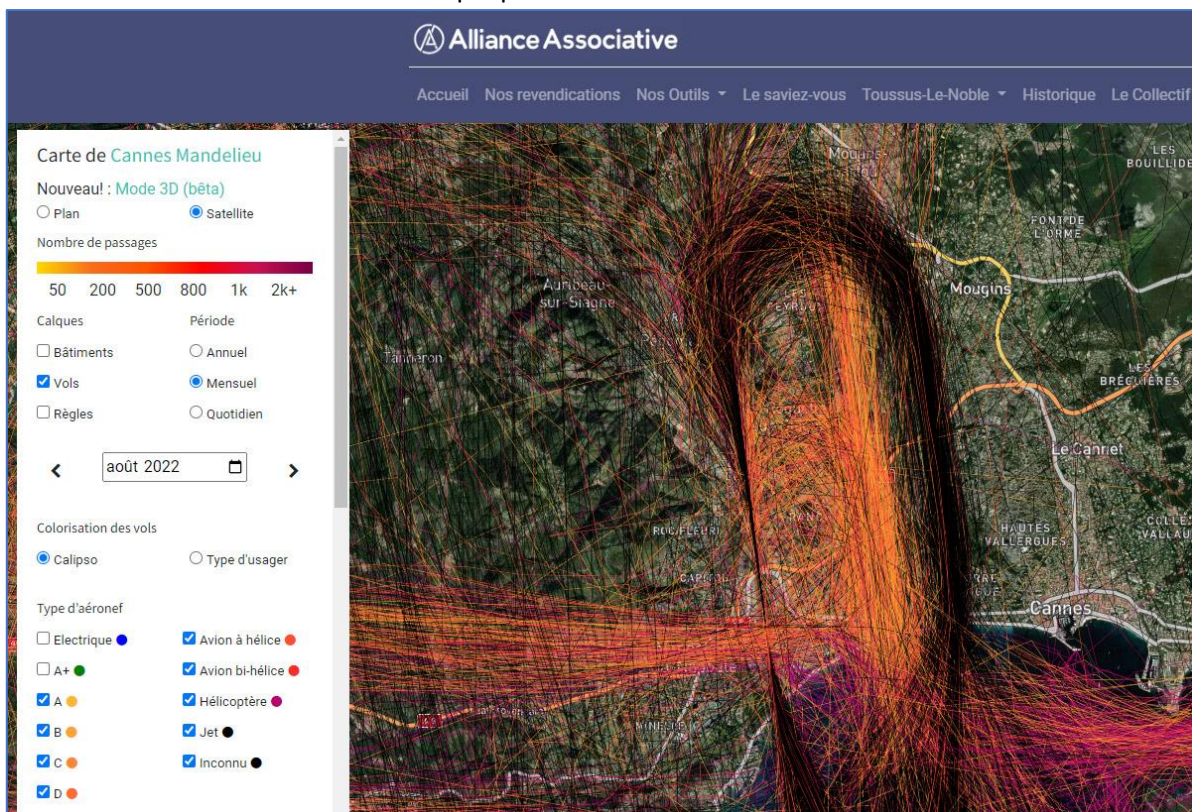
L'aéroport enregistre en moyenne 70 000 mouvements par an, et ce chiffre n'a pas beaucoup diminué malgré la crise sanitaire qui empêchait pratiquement tout déplacement au concitoyen « moyen ».

Au contraire il s'est vu renforcé après la crise, le trafic d'aviation dite « d'affaire » dépassant le niveau de 2019. (Voir ci-après l'augmentation des mouvements, de 2020 à 2022 – Source : FlightAware)



Le « chevelu » de ACM (ensemble des trajectoires suivies par n'importe quel aéronef) montre l'impact considérable du trafic sur les territoires survolés à basse altitude (Source Alliance Associative).

Exemple pour le mois d'août 2022 :



Bruit :

Voir carte page suivante, montrant les trajectoires de survol, toutes théoriques, et la zone de nuisance où la population impactée représente plus de 50 000 personnes légales. (Zone grisée)

Courbe rouge : Trajectoire théorique principale des **jets**, inférieure à 2000 pieds (VPT17, ou : manœuvre à vue imposée) possède un débattement latéral observé qui peut atteindre 3km de largeur. Lorsque le pilote décide une manœuvre à vue libre (MVL), il n'a plus de contrainte (altitude et trajectoire).

Courbe blanche : Trajectoire théorique des **bimoteurs**, inférieure à 1500 pieds On les retrouve également sur la VPT 17 ou n'importe où sur la zone considérée, sachant qu'une grande partie sont des vols d'apprentissage.

Courbe verte : trajectoire des **monomoteurs**, à moins de 1000 pieds. On retrouve cependant ces avions d'aéroclub sur une grande partie du territoire, à des altitudes très variées.

Courbe jaune : Utilisation de la piste 04-22. Limitée, mais impose un survol à très basse altitude de La Bocca.

Hélicoptères : On les retrouve également sur la trajectoire de petite aviation et un peu partout, contournant leur interdiction d'effectuer des « tours de piste » ou les vols dits « circulaires » par la dénomination de vols ayant pour but l' « entretien des connaissances ».

https://aeroportdebruit.fr/images/articles/pdf/Decret_n2010-1226_du_20_octobre_2010_version_initiale.pdf

Concernant ces nuisances sonores, voir les extraits du **rapport de l'assemblée nationale n° 3580** datant de mars 2016, montrant que pour Cannes, rien de ce qui devait être mis en place à "l'horizon 2016" n'a été fait, en particulier la trajectoire satellitaire, ou la systématisation des "descentes douces" (voir p. 115 à 120).

<https://www.assemblee-nationale.fr/14/pdf/rap-info/i3580.pdf>

De même, les différents rapports (2020, 2021, 2022) de l'ACNUSA et ses recommandations ne sont suivis de quasiment aucun effet pour CANNES-MANDELIEU, concernant l'aviation « d'affaire ».

<https://www.acnusa.fr/rapports-annuels-79>



Pour revenir à la réalité des faits, et face à un véritable déni de la part de ACM dans ses publications et dans sa communication habituelle, ne se basant que sur ses capteurs de bruit situés à des endroits stratégiques hors zones de nuisance importante, l'ADNA s'est équipé depuis 3 ans de capteurs de bruit aéronautiques situés sous les trajectoires principales.

Les données, prétraitées par l'association allemande EANS pour de grands aéroports européens et revalidées, par corrélation, par l'ADNA, permettent d'obtenir les vrais chiffres d'émergence de bruit, le nombre réel de survols, et des indicateurs normalisés mettant en évidence le véritable calvaire imposé aux populations concernées.

Par exemple, on peut ainsi constater (voir graphe page suivante) que les habitants de La Roquette-sur-Siagne, dont plusieurs écoles, sont soumis pendant pratiquement tous les jours d'avril à septembre à des valeurs normalisées de bruit (Lden) dépassant largement la limite admise par l'OMS, cette limite étant de toute façon dépassée très fréquemment le reste de l'année.



L'ADNA publie mensuellement dans son bulletin « Bruit/Pollution » les valeurs mesurées rendant compte de ces nuisances, ces bulletins étant envoyés, pour leur information, à tous les décideurs et élus locaux :

<https://adna06.fr/aduliste.php?ids=stats>

Pollution

Sujet difficile à traiter car demandant des ressources importantes de mesure et d'analyse pour obtenir des résultats fiables et indiscutables.

Cependant, des plaintes de la part de personnes survolées, signalant des dépôts noirâtres et gras sur les terrasses de leur propriété ou leur soupçon de kérosène (reflets huileux) dans les eaux de piscines étant régulièrement reçu à l'ADNA depuis des années, il nous a semblé important de vérifier la réalité de ces dépôts, qui s'accumulent jours après jour sous les trajectoires, au gré des survols continuels.

Avec toutes les réserves dues aux moyens très limités de l'association et au manque de rigueur qui en découle, il apparaît tout de même assez clairement une bonne corrélation entre le nombre de survols d'une journée considérée et les dépôts successifs qui leurs sont attribués. (Voir bulletins cités précédemment)

Aberrations environnementales :

Voir l'article de fond de IOPscience : <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/ac286e>

Dans le cadre de l'urgence climatique décrétée « cause nationale prioritaire », il est étonnant que perdurent des vols de jets sur de très courtes distances (Nice-Cannes, Toulon-Cannes), comme de nombreux vols (Paris-Cannes ou Paris-Nice) pouvant aisément être effectués par l'aviation commerciale habituelle qui, elle, dégage 10 fois moins de CO₂ et de PUF que les jets privés.

Vols Nice Cannes :

Ces vols ne dépassent pas 15 mn pour 110km en moyenne (au lieu de 30km par la route) et se situent à une altitude (< 2000 pieds) ou le fonctionnement de leurs réacteurs est le plus polluant, ceux-ci étant optimisé pour des altitudes de croisière de 15 000 à 35 000 pieds, dans une atmosphère ténue.

Leur nombre est particulièrement élevé les mois d'été ou les jours précédents des manifestations cannoises importantes (Festival du film, MIPIM, etc)

Exemples : En juillet et en août, c'est une soixantaine de vols Nice-Cannes et inversement, dont la durée s'étale entre 10mn et 60mn, la longueur du trajet étant en moyenne de 110km (comprise entre 50 et 400km...) pour une distance réelle entre aéroports de 25km.



Nb de vols :	Nice-Cannes (Jets)	Cannes-Nice (Jets)	Total	CO ² (T)
Juin	13	15	28	6,4
Juillet	33	26	59	13,5
Août	33	29	62	14

Remarque : le volume de CO₂ calculé correspond à l'émission d'un Citation 525 (CJ1), soit 0,23 T pour le trajet moyen de 110km en jet.

Vols Paris Cannes :

Pour Nice-Paris l'aviation commerciale propose 212 A/R par semaine soit 30 A/R par jour ou 60 vols/jour. Ce nombre pléthorique de liaisons, de 6h du matin à 23h le soir, n'empêche pas ce que l'on doit appeler « la gabegie polluante » des vols en jet privés.

Exemples : Le rapide relevé, sur 20 jours d'affilée cet été, est éloquent du point de vue de la pollution engendrée, car la plupart des passagers de ces jets auraient probablement pu prendre un vol commercial :

Nb de vols, depuis le 19/08 jusqu'au 8/09	Paris-Cannes (Jets)	Paris-Nice (Jets)	Total
Août (13 jours)	56	136	192
Septembre (7 jours)	25	48	73
Total	81	184	265
Tonnes de CO²	101	230	331

Remarque : le volume de CO₂ calculé correspond à l'émission d'un Citation 525 (CJ1), soit 1,25 T pour le trajet Nice-Paris en jet.

Voir l'article du Monde :

https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2022/09/06/jets-privés-visualisez-les-trajets-les-plus-fre-quents-ou-les-plus-courts-en-france_6140407_4355770.html

Et le simulateur:

<https://compareprivateplanes.com/fr/emissions-calculator-logged-out>

3 – Demandes et recommandations pour les Jets

Le maintien d'un trafic « jets » sur ACM, à défaut d'une interdiction pure et simple, ou d'une fermeture définitive de l'aéroport, ne peut se concevoir qu'à certaines conditions :

Délestage de la trajectoire VPT 17 :

Il est rappelé que la VPT17 est considérée, et à juste titre par l'unanimité des élus de la CACPL et de la CAPG, comme la pire des solutions pour les populations survolées.

1 – Mise en place de trajectoires alternatives. La Nord-Ouest (RNP-AR, ou « satellitaire »), étudiée par la DGAC et prête pour essais réels, a été suspendue. (Demandée officiellement, en son temps, par une majorité d'élus).

2 - Augmentation des atterrissages par la mer SIGNIFICATIVE (de moins de 10%, devrait passer à plus de 50%). Cette demande se heurte depuis des années au refus de la DGAC par manque de moyens.

Il est donc nécessaire d'augmenter le personnel en tour de contrôle de manière à ne pas procéder à plus de décollages par la terre.

3 - Limitation de la densité de trafic et mise en place obligatoire des procédures « moindre bruit ». **Nécessité de réactiver la charte** qui a existé il fut un temps, avec les préconisations de l'UFCNA

4 - Instauration des mêmes **périodes de calme et d'interdictions** (délestage sur Nice dans ces cas) que pour l'aviation légère, comme indiqué dans l' Arrêté restrictif du 9 mai 2022.

Améliorations VPT17

1 - Remplacer le palier Luxus-Pibon par une pente douce à partir d'altitude plus élevée à Luxus (> 2500 – 3000 ft,) examiner avec DSNA les contraintes des différents trafics sur zone ; **Il sera pour cela nécessaire d'augmenter le personnel en tour de contrôle**

2 - Création d'un Volume de Protection Environnemental (VPE), comme proposition ACNUSA.

3 – Renforcer les contrôles et pénaliser lourdement les écarts. En particulier, remonter l'altitude pénalisable à 2000 ft (ou seuil supérieur à fixer, selon la modif Luxus-Pibon)

4 - **Exploiter le maximum d'espace aérien** disponible ainsi que toutes les techniques disponibles du contrôle aérien afin de réduire les nuisances sonores réellement sur les zones les plus densément peuplées.

5 – Equité des traitements de population : Le scénario où aucune nouvelle population ne serait touchée ne doit pas être une contrainte, car ce qui serait supportable depuis des années par les populations actuellement affectées devrait l'être aussi pour les autres.

Trajets courts

La suppression totale des vols de moins de 150km de point à point est demandée, ce qui supprimera tout trajets courts (Nice-Cannes, Aix-Cannes, Toulon-Cannes), véritables scandales écologiques et sources de pollution considérables.

4 – Demandes et recommandations pour l'aviation légère et les hélicoptères

Aviation légère

1 - Les déviations de trajectoires (particulièrement à l'Est, jusqu'à 1 km sur zone très urbanisée) étant importantes pour les monomoteurs et bimoteurs, il est demandé un respect impératif des trajectoires publiées

2 - Fixer réglementairement au niveau national les hauteurs minimales de survols sur le circuit de piste, notamment au-dessus de zones fortement urbanisées, avec de réelles possibilités de sanction :

- 1000 Ft (300 m) minimum pour les monomoteurs
- 1500 Ft (450 m) minimum pour les bimoteurs

3 - Diminuer le bruit des avions à la source par une application plus stricte de l'arrêté Calipso de 2013 et obligation d'appliquer la procédure moindre bruit en phase de " vent arrière ".

4 – Limiter le nombre de tours de piste à 5 **par heure**. En effet, « l'avancée » de l'arrêté restrictif du 9 mai 2022 limitant les tours de piste à 5 ou 2 ne change rien pour la tranquillité des populations survolées puisque ces tours peuvent se produire la journée entière.

Hélicoptères

1 - faire respecter impérativement les trajectoires et hauteurs publiées.

2 - Respect strict du décret hélicoptère d'octobre 2010 : Interdiction des « tours de piste » hélicoptère et des vols touristiques sur les zones urbanisées.

-----§§§-----