



Consultation Publique CAPL portant sur le PPBE 2024

Mémoire soumis par l'ADNA

Mai 2024



Références:

[1] Etude d'impact de la circulation aérienne (EICA) - Nouvelle approche RNP AR piste
17 Novembre 2021 - par DGAC-DSNA

[2] Evaluation de faisabilité sur la réduction des nuisances aériennes – RNP AR 17 –
Approche en 35 – Janvier 2023 - par CGX

[3] Compte-rendu de la CCE exceptionnelle du 8 mars 2024 - par Sous-Préfet de Grasse



Table des matières

1. Remarque liminaire.....	4
2. Qu'est-ce que l'ADNA ?	4
3. Constatations générales sur le PPBE	4
3.1. Étendue des impacts sonores dus à la présence de l'aéroport	4
3.2. Autres critères de mesure des nuisances	5
3.3. Critères utilisés par l'ADNA.....	7
3.4. Etude CGX [2]	8
4. Liste des actions menées par l'aéroport	8
5. Recommandations de l'ADNA	9
5.1. Recommandation 1.....	9
5.2. Recommandation 2.....	9
5.3. Recommandation 3.....	9
5.4. Recommandation 4.....	9

Liste des figures

Figure 1 CSB TypeC_A_LdenAggloCACPL – Critère Lden>55dB	5
Figure 2 Zone de sensibilité au bruit selon étude DGAC [1]– Critère Na65.....	6
Figure 3 Lden mensuel 2023 mesuré à La Roquette.....	7

Liste des tableaux

Tableau 1 Population sensible au critère Na65 = 25 selon étude DGAC [1]	6
---	---



1. Remarque liminaire

Les mesures de bruit effectuées tant par l'aéroport que par les systèmes de mesure de notre association (voir ci-dessous) mettent en évidence que le LAeq généré par l'activité aérienne est supérieur à celui généré par l'ensemble des autres activités humaines et industrielles sur la région. C'est pourquoi il convient, dans une étude de réduction du bruit dans l'environnement, de s'attacher en priorité à la réduction du bruit aérien de l'aéroport de Cannes Mandelieu.

La contribution de l'ADNA se concentrera sur cet aspect du PPBE pour lequel des solutions de réduction ont été identifiées mais dont la mise en œuvre subit des retards inexcusables.

2. Qu'est-ce que l'ADNA ?

L'ADNA est une association régie par la loi de 1901 entièrement gérée par des bénévoles.

Son objectif est de lutter contre les nuisances générées par l'activité aéronautique de l'aéroport Cannes-Mandelieu (Jets, mono et bimoteurs, avions écoles et hélicoptères) et par l'Hélistation du quai du large à Cannes. Les nuisances concernent en premier lieu le bruit mais aussi la pollution aérienne et terrestre et les risques liés à la sécurité qui résultent des survols au-dessus d'un bassin de vie de plus de 50 000 personnes en basse saison et encore plus en saison touristique (Mai à Octobre).

L'ADNA est membre de l'UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs) qui regroupe une soixantaine d'associations ayant le même objectif dans toute la France. L'UFCNA est membre de l'UECNA (Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes).

L'UFCNA est membre permanent du Conseil National du Bruit (CNB).

C'est à ce titre que doit être interprété ce mémoire qui porte essentiellement sur le traitement des nuisances de l'aéroport de Cannes Mandelieu.

3. Constatations générales sur le PPBE

3.1. Étendue des impacts sonores dus à la présence de l'aéroport

Bien que les infrastructures de l'aéroport soient entièrement localisées dans le territoire géré par la CACPL, ses activités aéronautiques de survols chevauchent les deux communautés d'agglomérations : CACPL et CAPG.

Il en résulte que les nuisances sonores dues aux activités aéronautiques affectent les populations des deux communautés d'agglomération et que, paradoxalement, les populations les plus impactées se situent sur la commune de la Roquette, territoire CAPG,

comme le montre la CSB TypeA_A_Lden_AggloCACPL. Les communes du Cannet, de Mougins, de la partie ouest de la ville de Cannes et de Mandelieu sont cependant largement affectées

Selon la législation européenne le critère de l'indicateur Lden supérieur à 55dB réduit la zone de nuisances sonores de l'aéroport à la zone donnée par la CSB TypeC_A_Lden_AggloCACPL Figure 1.

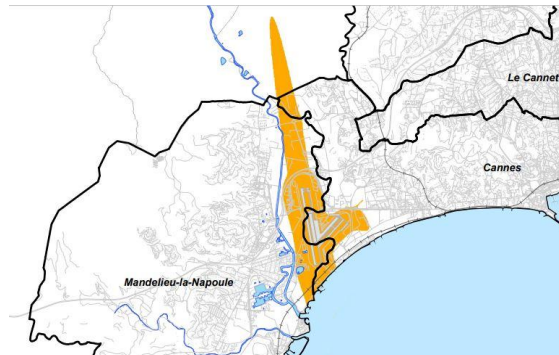


Figure 1 CSB TypeC_A_LdenAggloCACPL – Critère Lden>55dB

avec un nombre de personnes impactées de l'ordre de 350 situées sur la commune de Mandelieu.

Cette seule vue de la zone de Lden > 55dB permet de réaliser que ce critère est extrêmement réducteur quant à l'appréciation de l'étendue des nuisances, et ne peut à lui seul traduire l'effet de ces nuisances subies par les 50000 riverains survolés des communes de Cannes La Bocca, Le Cannet, Mougins, Mouans-Sartoux, La Roquette, Pégomas et Mandelieu la Napoule.

3.2. Autres critères de mesure des nuisances

L'étendue des impacts dus à l'activité de l'aéroport a été prise en considération par la DGAC en 2020, pour l'étude de la nouvelle trajectoire Nord Ouest visant à soulager les communes actuellement survolées par les jets privés sur la trajectoire VPT17.

Plusieurs critères ont été utilisés :

- NA65 : nombre d'émergences de bruit supérieures à 65dB
- NA62 : nombre d'émergences de bruit supérieures à 62dB
- LAmax 65dB : émergence maximum du bruit au passage d'un avion

A titre d'exemple, utilisant l'indicateur NA65 la zone sensible qui a été mise en évidence par l'étude d'impact de la DGAC est illustrée par la figure 2.

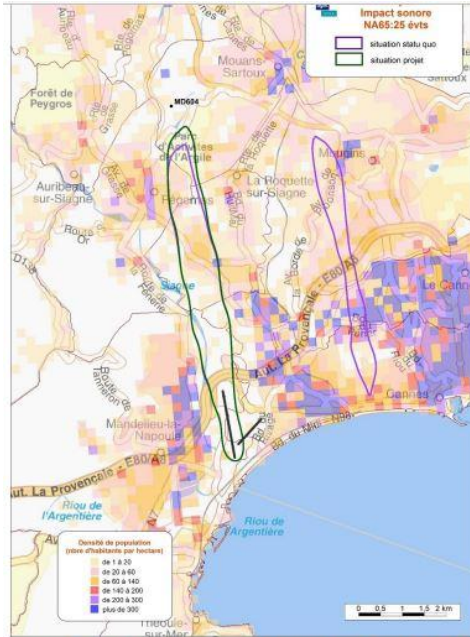


Figure 33 : Impact sonore statu quo / projet - NA65 :25 événements et densité de population

Figure 2 Zone de sensibilité au bruit selon étude DGAC [1]– Critère Na65

La population sensible à ce critère NA65 est résumée dans ce tableau :

Tableau 6 : Comptage de population impactée par NA65 :25

Communes	Pop communes	Statu quo	Projet	Différence
Cannes	74784	1352	21	-1331
La Roquette-sur-Siagne	5480	1780	1801	21
Le Cannet	41824	3132	0	-3132
Mandelieu-la-Napoule	22121	164	164	0
Mouans-Sartoux	10207	11	15	4
Mougins	19915	1970	0	-1970
Pégomas	8080	563	546	-17
TOTAL	182411	8972	2547	-6425

Tableau 1 Population sensible au critère Na65 = 25 selon étude DGAC [1]

Les conclusions de cette étude, initialement contestées par la CAPG, ont été confirmées lors de la CCE exceptionnelle du 8 mars 2024 [3].



3.3. Critères utilisés par l'ADNA

L'ADNA s'est équipée de 3 stations de mesures de bruit localisées dans les municipalités de Mougins, Mouans-Sartoux, La Roquette dans des zones résidentielles densément peuplées.

Outre les critères mentionnés plus haut, l'ADNA utilise le seuil $L_{den} < 45\text{dB}$ recommandé par l'OMS. Le dépassement de ce seuil est considéré par l'OMS comme mettant à risque, à long terme, la santé des riverains.

Les relevés du L_{den} mensuel en 2023 à la Roquette sont illustrés par la figure suivante :

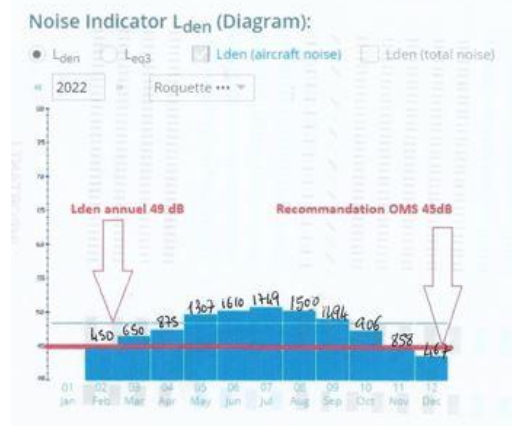


Figure 3 L_{den} mensuel 2023 mesuré à La Roquette

Le seuil de 45db recommandé par l'OMS a été dépassé 11 mois su 12.

Enfin, suivant l'avis d'un responsable bruit de l'ACNUSA :

M. LEPOUTRE, Responsable du Pôle Bruit de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA), explique que la norme à appliquer est 10 dB au-dessus de l'ambiance sonore.

confirmé par cette Citation du CNB : « Cette règle repose sur le principe qu'il faut une variation de 10 dB entre deux sons pour avoir une sensation auditive de deux fois plus ou deux fois moins de bruit »

Cette norme vaut tant pour la valeur L_{max} des émergences événementielles que pour l'émergence moyenne, sur une période donnée, du bruit aéronautique par rapport au bruit ambiant. La valeur de l'émergence moyenne à la station de la Roquette en mars 2024 a été de l'ordre de 15dB, largement au-dessus du seuil admissible. A Mougins elle a été de l'ordre de 11,5dB.

Cet indicateur pourrait avantageusement remplacer ou être adjoint au critère L_{den} 55dB.



3.4. Etude CGX [2]

Contestant l'objectivité de l'étude de la trajectoire Nord-Ouest proposée par la DGAC, le maire de Grasse Mr J. Viaud et la député Mme M. Tabarot ont convenu de financer une nouvelle étude avec comme mandat particulier l'étude de la maximisation des atterrissages par la mer.

Les résultats de l'étude, présentés en CCE exceptionnelle le 8 mars 2024, comportent deux volets :

1. L'actualisation du tracé de la Nord-Ouest étudiée initialement par la DGAC, proposant deux tracés alternatifs avec un moindre impact sur les populations de la CAPG rendus possibles suite à des modifications de la réglementation relative aux approches par guidage satellitaire depuis l'étude DGAC
2. La démonstration que la capacité des équipements aéroportuaires (piste et voies d'accès) permet de gérer simultanément des arrivées/départs vers la mer, en l'absence de toute autre contrainte (aérologie et aviation légère)

Ces résultats ont été validés par la CCE exceptionnelle (voir compte rendu [3]).

4. Liste des actions menées par l'aéroport

L'annexe A4 du document de synthèse fournit une liste exhaustive d'actions dans des domaines très variés, pas exclusivement dirigées vers l'objectif d'atténuation du bruit.

Nous retiendrons en particulier parmi les « actions à venir après 2020 » (page 54), les actions portant sur les vols IFR.

3/IFR
Poursuite de l'étude d'arrivée IFR en RNP AR par l'ouest: Acteurs DSAC, SNA, Net Jets, ACA
Détection automatique des trajectoires trop basses en vent arrière de VPT17. Analyses et dossiers de manquement avec sanctions financières: Acteurs DSAC et ACNUSA
Mise à jour du briefing pilote IFR avec cette nouvelle mesure et diffusion à l'ensemble des pilotes: Acteur ACM

Il a été rappelé plus haut que l'étude des arrivées IFR par RNP AR (arrivée par guidage satellitaire) a été réalisée en 2020 par la DGAC [1]. Des tests réels de navigabilité effectués avec la participation de la compagnie NetJets ont été concluants.

Sa mise œuvre a été suspendue à la demande de la CAPG et l'étude complémentaire CGX [2] a conduit à des perspectives de solutions nouvelles qui devront être traduites dans cette liste d'actions à venir.

Par ailleurs, contrairement à cette affirmation :



Développement du système de suivi des trajectoires et de mesure de bruit/ Outil accessible à tous et à tout moment via internet, communication en temps réel des données bruit et trajectoires: Acteur ACA

nous déplorons que l'accès public au nouveau système de suivi des trajectoires n'ait fait l'objet d'aucune proposition concrète.

5. Recommandations de l'ADNA

5.1. Recommandation 1

Que la réduction du bruit généré par l'activité aérienne de l'aéroport de Cannes Mandelieu soit déclarée comme action prioritaire dans le PPBE de la CACPL et qu'un porteur du dossier soit désigné pour sa mise en œuvre et son suivi en coordonnant les actions avec les différentes autorités concernées (DGAC, Préfecture, ACNUSA ...)

5.2. Recommandation 2

Contrairement à l'affirmation du document synthèse section 5.2.3

L'aéroport de Cannes-Mandelieu n'est pas concerné par l'obligation réglementaire d'élaborer son propre PPBE (contrairement à l'aéroport de Nice Côte d'Azur qui doit le réaliser) mais de nombreuses mesures sont mises en place afin de limiter les nuisances sonores liées à son activité. Il dispose également d'un plan d'exposition au bruit (PEB) qui est respecté.

nous recommandons que l'aéroport de Cannes Mandelieu soit soumis à l'obligation d'élaborer son propre PPBE, englobant ainsi la problématique des nuisances sonores aéronautique sur l'ensemble des territoires des deux communautés d'agglomérations.

5.3. Recommandation 3

Afin d'aboutir à une mise en œuvre dans les plus brefs délais, que soit accélérée la mise à jour de l'étude d'impact des variantes améliorées de la trajectoire Nord-Ouest, telles qu'identifiées par l'étude CGX [2].

5.4. Recommandation 4

Que soit accélérée la mise en place d'une gestion optimisée du trafic global (jets, aviation légère, hélicoptères) avec l'objectif de maximiser les atterrissages par la mer, dont la faisabilité a été démontrée par l'étude CGX [2].