

Mémo sur l'impact de l'activité aérienne de l'aéroport de Cannes Mandelieu sur l'environnement des riverains

Rappel :

L'aéroport de Cannes Mandelieu a une double spécificité : il est situé en bord de mer et se trouve enchâssé dans une zone urbaine et touristique à forte densité de population. En quelques décennies son utilisation est passée d'un aéroclub à un aéroport qui peut accueillir des aéronefs jusqu'à 35 tonnes.

Le trafic aérien de l'aéroport peut se partager en 3 segments :

- Le trafic hélicoptère,
- L'aviation légère (aéroclub, école de pilotage...)
- L'aviation d'affaire.

Le contentieux entre l'activité de l'aéroport et les riverains de l'aéroport représentés par l'ADNA porte principalement (mais pas que¹ !) sur les survols par l'aviation d'affaire, majoritairement des jets pouvant atteindre une masse de 35 tonnesⁱ. Pour atterrir, ceux-ci doivent utiliser une trajectoire d'approche, la VPT 17 encore appelée « le trombone », qui impose un double survol de la zone et expose plus de 50 000 habitants (dont des écoles, des collèges, des centres commerciaux et des centres de loisir) à divers types de pollution.

La principale pollution est une pollution sonore, principalement de mai à septembre, période où les populations vivent à l'extérieur, et qui impacte significativement leur qualité de vie.

Les autres types de pollution sont dus aux produits de combustion du kérosène² dans les réacteurs :

- Les émissions de CO₂ et N₂O (300 fois plus actif que le CO₂) qui participent à l'effet de serre
- Les émissions de COx, NOx, SOx et particules fines et ultra fines dont la nocivité pour l'homme a été démontrée³.

Deux autres effets négatifs de ces survols :

- Les risques d'accident, (le risque zéro n'existe pas⁴ !)
- La perte de valeur des propriétés existantes survolées et des futures constructions.

VPT 17 et trajectoires alternatives

Depuis plusieurs années il est reconnu, aussi bien par les pilotes que par les populations survolées et les acteurs du secteur aérien que la VPT 17 est une incongruité invivable pour tous. Les riverains ont d'ailleurs votés deux motions an Assemblées Générales de l'ADNA pour demander le transfert

¹ Les problématiques survols hélicoptères et survols aviation légère méritent aussi une considération approfondie ;

² Les réacteurs à kérosène, qui contient 6 classes d'additifs, sont assimilables à de puissants diésels, mais qui ne peuvent être munis ni de pot catalytique ni de filtre à particules ...

³ L'ACNUSA indique sur son site web que c'est en phase LTO (Landing and Take-off) recouvrant les phases d'approche, de roulage de décollage et de montée en dessous de 3000 pieds (915 m) qu'un aéroport participe le plus à la pollution locale. Sur la VPT 17 les jets sont au maximum à 2000 pieds (610 M) par rapport au niveau de la mer !

⁴ Comme le montrent malheureusement les accidents d'avions de tourisme durant l'année 2017.

de la majorité du trafic de cette VPT 17⁵ vers d'autres trajectoires moins pénalisantes pour les populations :

- Atterrissage par la mer (avec maintien des décollages par la mer) quand les conditions le permettent⁶,
- Mise en œuvre d'une trajectoire d'approche Nord-Ouest.

Cette trajectoire NO a été définie par des pilotes chevronnés et présentée en cocoenvi en juin 2017. Malgré tous les avantages qu'elle présente, en particulier d'être utilisable dans 80 % du temps compte tenu de la météorologie locale, elle est tenue à bout de gaffe par la DGAC qui commence par la qualifier d'impossible puis la rejette aux calendes grecques en prétextant d'un besoin d'attente de mise en place de nouvelles technologies sur les avions (GNSS2 par exemple) alors qu'elle est exploitable dès aujourd'hui avec GPS et à vue. Personne ne demande d'en faire une trajectoire d'atterrissage tout temps aux instruments, possibilité qui n'existe d'ailleurs pas aujourd'hui avec la VPT 17.

Le Sous-Préfet Castanet a d'ailleurs demandé instamment en cocoenvi :

- d'augmenter la proportion d'atterrissages par la mer,
- à la DGAC d'accélérer la mise en place de cette trajectoire, ayant pris conscience de sa faisabilité (il l'a lui-même testée !) et des nuisances ressenties par les habitants sous la VPT 17.
- D'initialiser l'utilisation de cette trajectoire pendant au moins 30 jours la 1^{ère} année.

A notre connaissance aucune de ces demandes raisonnables n'a été suivie d'effet (aucun calendrier n'est formalisé et aucun responsable d'action n'est d'ailleurs désigné dans le compte rendu de la cocoenvi rédigé par l'aéroport). La cocoenvi ne serait-elle qu'une commission dont le but est d'endormir les riverains et les élus et associations et ACM et la DGAC se moquent-ils des maires, des riverains et même de l'autorité de l'Etat ?

Les relations avec l'aéroport

La charte de l'environnement, souvent mentionnée par l'aéroport, est un leurre :

- A part quelques points, nous sommes loin de son respect réel et nous en éloignons davantage depuis 2 ans. Malgré cela, ACM l'utilise comme marqueur dans une communication orientée (à la limite de l'autosatisfaction).
- L'application de cette charte qui, en théorie, devait améliorer la qualité de vie des riverains, n'a pas eu en pratique d'efficacité réelle⁷, à preuve la vive augmentation des plaintes des riverains en 2017⁸.

⁵ Pour mémoire, la VPT 17 est une trajectoire d'approche aux instruments mais les atterrissages, in fine, se font toujours à vue.

⁶ Longueur des pistes, conditions aérologiques... Cette solution est déjà partiellement utilisée par l'aéroport et l'augmentation de son utilisation a été demandée par le Sous-Préfet en cocoenvi bien que cela complique, mais de façon non rédhibitoire, la gestion du trafic par le personnel de la tour de contrôle.

⁷ Cf. la remarque du Sous-Préfet Castanet à la dernière cocoenvi sur le ressenti des riverains et la nécessité d'adapter les outils de mesure à la réalité.

⁸ Et pour répondre à cette manifestation légitime des riverains par un canal mis en place et maîtrisé entièrement par lui, l'aéroport répond par une lettre que l'on peut qualifier de « menace » du président du directoire d'ACA.

Conclusion

- S'en tenir aux recommandations de la cocoenvi : alléger drastiquement la VPT 17 par utilisation accrue de l'atterrissage/décollage par la mer et mise en œuvre et utilisation de la trajectoire Nord-Ouest,
- Conserver un esprit critique vis-à-vis des explications techniques de la DGAC,
- S'assurer que le statut quo du nombre de mouvements sur l'aéroport n'est pas remis en cause,
- Essayer d'impliquer le nouveau Sous-Préfet⁹ pour qu'il prenne à son compte la dynamique qu'a essayé de mettre en place son prédécesseur.

ⁱ Les contreparties majeures promises lors du passage aux 35 tonnes sont restées lettre morte du côté de l'aéroport!

- Le respect des trajectoires n'est plus considéré comme un élément important du dispositif, l'aéroport allant même jusqu'à déclarer que tant qu'un aéronef est à l'intérieur de la VPT 17, voire un peu à l'extérieur il n'y a rien à en redire ; le nombre de signalements d'infraction par l'aéroport auprès des pilotes, exceptionnellement bas par rapport au nombre de plaintes, en est le reflet.
- L'étude de trajectoires d'approches moins pénalisantes (par la mer et par le NO cf :supra) n'a jamais fait l'objet d'une quelconque pression de l'aéroport sur la DGAC

⁹ A ce jour nous n'avons toujours pas obtenu de rendez-vous avec le nouveau Sous-Préfet alors que le problème des nuisances aériennes a une importance marquée pour la région qu'il administre.