

1 - Réponse à l'article « Pollution, quel cap doit tenir l'aviation ? »

Nice Matin du 30/09/2022

Mythes et réalité

Pas de surprise à la lecture de la double page où les professionnels de l'aéronautique qui sentent le vent tourner viennent défendre vigoureusement leur lucrative activité. On y retrouve toujours ce mélange de vérités et de mensonges, d'affirmations péremptoires de savants aéronautiques et de champion des affaires, et de mépris pour ces riverains qui osent se plaindre des nuisances sonores subies et de ces «utopistes » qui pensent qu'il est temps que chacun fasse un effort pour limiter les émissions de CO2/GES, du plus nanti au plus modeste, et que l'exemplarité est une vertu indispensable en temps de crise.

Non mais quoi ! au vélo les sans-dents ! et laissez-nous faire des ronds dans l'air et engloutir du kérosène pour nous rendre d'un coup d'aile à une fête à IBIZA ou se faire un petit resto en Corse !

Comme une seule partie a pu s'exprimer **il nous paraît normal de répondre point par point** factuellement à ces allégations qui laissent penser que les lecteurs de Nice Matin sont pris pour des niais comme diraient gentiment nos amis Québécois.

✓ L'avion électrique n'est pas près d'arriver à Cannes.

Monsieur Pollet, qui déplore le manque d'autonomie de l'avion électrique Pipestrel, enfin essayé à Cannes, a bien raison ! Il démontre ainsi la lenteur avec laquelle le monde aéronautique développe ces solutions tant en conception d'aéronefs qu'à leur accueil par les aéroports. Or, si Monsieur Pollet veut disposer rapidement d'avions électriques compatibles avec les activités de son aéroport il n'y a qu'une solution pour inciter l'industrie et les utilisateurs à passer à l'électrique : **rendre les vols thermiques plus coûteux et plus contraints que les vols électriques.**

Notons quand même que depuis avril 2021 L'aérodrome de Toussus-le-Noble dispose de deux avions électriques, financés de moitié par la région Ile-de-France. Ces appareils qui peuvent voler 50 minutes vont servir à la formation des pilotes et réduire les nuisances pour les riverains.

Il semble que les Franciliens fassent l'objet de plus d'égards et de respect de la part de l'aéroport et de leurs élus régionaux !

Oh, les ignorants !

L'ire de Monsieur Legros quant à la confusion des types de vols entre vols militaires, commerciaux etc ... est un peu incompréhensible quand on sait qu'à chaque commission consultative de l'environnement (annuelle), c'est l'aéroport qui donne le nombre de mouvements par type d'aviation. Chiffres que l'on retrouve également sur les bilans de gestion des aéroports Nice Côte d'Azur.

✓ **Allons ! l'aviation ne représente que 2% des émissions mondiales !**

Le chiffre de 2% des GES (seulement !) produit par l'aviation au niveau mondial cité, rabâché chaque année, prêterait à sourire. Méconnaissance, hypocrisie, effet de com ? En réalité les derniers chiffres publiés par le parlement Européen en juin 2022 (rien que pour le CO2, hors Nox et effets de traîne) sont près du double : 3,4% pour les vols internationaux et de 0,4 % pour les vols intérieurs. Enfin et toujours selon ce rapport «**En 2019, les émissions de l'aviation et du transport maritime internationaux ont augmenté respectivement de 146 % et 34 % par rapport à 1990.** Il s'agit de la croissance la plus rapide par rapport à l'ensemble du secteur des transports - le seul secteur dans lequel les émissions ont augmenté depuis 1990.»

Voilà le vrai bilan des efforts du monde aéronautique. Champion des efforts de communication sans doute et champion des efforts d'augmentation d'activité commerciale donc d'émissions de CO2 et Ges (mais aussi de profits...)

✓ **Mince alors, il y avait des habitants avant l'aéroport !**

Au moins, dans cet encart, Monsieur Legros affirme ce que l'aéroport tente de minimiser depuis des années : les nuisances sonores subies par les riverains existent bien !

Pour le reste il faut être clair. Comparer l'aéroport de 1929 avec la plateforme actuelle (50 000 mouvements par an – deuxième aéroport d'aviation « d'affaire » en France) est particulièrement osé, mais après tout comme disait Audiard...

Dans le même ordre d'idée que penser de ces riverains qui ont choisi d'habiter sous les trajectoires des avions ? Non mais alors quoi ! Que peut-on leur reprocher en fait ? D'avoir obtenu un permis de construire dans une zone hors PEB de l'aéroport et de se croire être ainsi protégés ? De ne pas avoir deviné qu'une trajectoire qui n'existait pas quand ils se sont installés leur serait imposée (sans qu'aucun élu ne s'en émeuve d'ailleurs). Eh oui, la VPT n'existait pas et concentre maintenant à minima les 14 000 mouvements de jets et des bi moteurs sur une zone habitée de 50 000 personnes. Et pour les plus malchanceux s'y ajoutent les tours de piste des avions écoles.

Enfin quelle hardiesse d'oser énoncer que l'aéroport existait avant les riverains ! Le village de La Roquette domine l'actuel terrain d'aviation depuis le XIIème siècle, Mouans-Sartoux nait officiellement en 1858 de la réunion de 2 villages médiévaux. A l'occasion d'ailleurs, Napoléon III avait effectué le déplacement de Paris en avion à vapeur et atterri sur le futur aéroport (tant qu'à faire, ne mollissons pas sur les approximations...).

✓ **Avant c'était une zone insalubre !**

Enfin gageons qu'avec la rareté du foncier dans notre région la zone ne serait pas restée insalubre longtemps sans pour autant devenir un objet de nuisance et de pollution pour autant de monde.

2 - Réponse à l'article « Les jets n'ont plus la cote », Nice-Matin du 23/08/2022

Nous sommes en droit d'espérer que la presse écrite se différencie des informations diffusées sur les réseaux sociaux par une analyse des propos qu'elle rapporte... or ce n'est pas le cas dans les articles mentionnés ci-dessus, comme le montrent les 3 infox suivantes, souvent répétées :

✓ « **Sur la Côte d'Azur des dizaines de milliers d'emplois pourraient disparaître** » :

Faux ! et nous mettons au défi les rédacteurs d'arriver ne serait-ce qu'au 1/10ème de ce chiffre, emplois directs et indirects compris !

✓ « **... 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 "Aéroports Côte d'Azur" annoncés par le président du directoire de ACA ainsi que rapporté tel quel dans votre quotidien il n'y a pas si longtemps. Pour l'aéroport de Cannes Mandelieu l'apport économique est quasi nul et largement en dessous de ce que rapporterait n'importe quelle autre activité occupant ce site.

✓ **Aviation « d'affaire » ?**

Faux ! Il s'agit, pour la très grosse majorité des jets, de tourisme de luxe et d'aviation « de confort » :

En effet, à quelques très rares exceptions près, les hommes d'affaires utilisent les vols commerciaux atterrissant à Nice, Cannes-Mandelieu n'étant qu'un aéroport de "confort" pour voyageurs privés aisés. Sinon, il faut admettre que les « affaires » et les « contrats » ne se signent sur la côte que lorsqu'il y fait beau que des événements festifs s'y déroulent (Festival de Cannes, GP de Monaco, salons de yachting, etc) ou qu'un « pont » férié est annoncé (Pentecôte, ascension, etc) : Plus de contrats signés ni d'affaires dès qu'il pleut, qu'il vente ou que dans le ciel s'accumulent les nuages ! étonnant, non ?

Les 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, mise en exergue à juste titre ces jours-ci, dans les efforts demandés dans la lutte contre le réchauffement climatique. Tout est bon pour faire passer la pilule et quoi de mieux qu'inventer des retombées positives à cette activité ? On évite ainsi aussi de parler des nuisances de tous ordres subis par les 50 000 habitants du bassin de vie Cannes Grasse survolés à basse altitude...

La diffusion d'informations erronées dans un quotidien au tirage aussi important que Nice Matin participe à la **désinformation des lecteurs** qui ne sont pas sensibilisés sur le sujet. Ceux qui se sont déjà penchés sur ce problème auront peut-être envie de se tourner vers des publications plus objectives...

A. DAUPHIN, Sec Gén ADNA