

32 maires *
et 65 000 habitants disent

NON à la nouvelle route aérienne au-dessus du moyen pays !



Communes concernées : Saint-Jean-de-Cannes, Les Adrets-de-l'Estérel, Tanneron, Le Tignet, Peymeinade, Grasse sud, Mouans-Sartoux ouest, Auribeau-sur-Siagne, La Roquette-sur-Siagne, Pegomas.

**ASSOCIATION CITOYENNE DE DEFENSE DU CALME (ACDC-AZUR)
ASSOCIATION POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DU PAYS DE GRASSE (APEPG)
ASSOCIATION DE DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT PEYMEINADE-LE TIGNET (Adepte-Nature)**



<https://acdc-pg.fr/>

* Les maires des 23 communes de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse (CAPG) et les 9 maires de la Communauté de commune du Pays de Fayence (CCPF).

Le passage à basse altitude de ces jets d'affaires à destination de Cannes est prévu dès octobre 2021.



Voici la trajectoire prévue pour atteindre en jet privé l'aéroport de Cannes-Mandelieu (carte IGN).



Avant 2015 le nombre de mouvements de jets était limité à 10 000 par an et le tonnage des avions à 22 tonnes. Ces restrictions ont été levées en 2015.



Il y a eu 11 000 mouvements de jets en 2020, année pourtant impactée par la crise sanitaire

La nouvelle route aérienne

Des essais pour ouvrir une nouvelle trajectoire d'approche pour les jets à destination de l'aéroport de Cannes-Mandelieu ont été réalisés le 16 octobre dernier. Dès l'automne prochain, des avions pourront passer à basse altitude au-dessus du Pays grassois et de plusieurs communes du Var. Les habitants qui jusqu'alors étaient à l'abri des nuisances aériennes vont les découvrir. L'objectif avancé par les autorités publiques pour justifier cette nouvelle trajectoire est de soulager les riverains de l'aéroport de Cannes-Mandelieu qui subissent les nuisances sonores des avions depuis des décennies. Et ici, dans le moyen pays, les habitants seront moins nombreux à vivre sous la trajectoire des avions. Alors après un décompte aberrant, la DGAC*, un service de l'État, tente le coup.

*DGAC : Direction générale de l'aviation civile

Un jeu de dupes

Dans la réalité, c'est l'aéroport de Nice (qui gère aussi la plateforme de Mandelieu) qui a tout intérêt à ouvrir une nouvelle trajectoire. En effet, nous pensons que Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), société privatisée en 2016, souhaite développer le trafic de l'aviation d'affaire sur Nice et le reporter davantage qu'aujourd'hui sur Cannes-Mandelieu tout en libérant l'espace aérien au-dessus de la baie de Cannes. La nouvelle trajectoire va le permettre parce que la route actuelle ne sera pas abandonnée pour autant. Avant cinq ans, les riverains de l'aéroport auront autant d'avions au-dessus de leurs têtes, voire davantage. Et il y en aura désormais aussi sur la nouvelle trajectoire, à Saint-Jean-de-Cannes, Les Adrets-de-l'Estérel, Tanneron, Le Tignet, Peymeinade, Grasse sud, Mouans-Sartoux ouest, Auribeau-sur-Siagne, La Roquette-sur-Siagne, Pegomas.

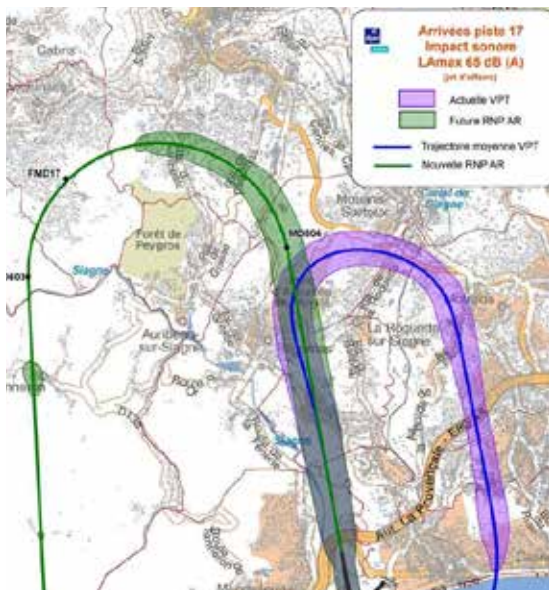
Fin des restrictions

C'est la suite logique du développement programmé de l'aéroport de Nice et c'est aussi la suite logique de la levée des restrictions de trafic et de tonnage qui étaient en vigueur à Cannes-Mandelieu avant la privatisation. Le poids maximum autorisé des avions est passé de 22 à 35 tonnes et leur nombre n'est plus limité.

Directives ministérielles ?

C'est peut-être même l'ACA qui a relancé auprès du ministère compétent, l'ouverture de cette nouvelle voie aérienne. Elle était réclamée depuis longtemps en vain par les riverains de Cannes-Mandelieu. Cette fois-ci, Madame la sous-préfète de Grasse est à la manœuvre avec peut-être des directives du ministre Djebbari (LREM), délégué aux transports. Il est lui-même ancien pilote de la compagnie Netjets, celle qui a testé la nouvelle trajectoire et il défend l'aviation contre les propositions de la Convention citoyenne pour le climat.

Des essais en trompe l'œil

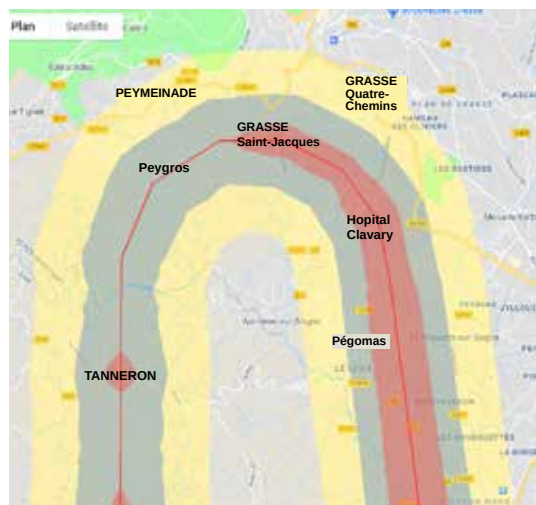


Ci-dessus : la future trajectoire des jets (trait vert), telle que présentée par la DGAC avec l'impact sonore théorique. Le "L_{max} 65 dB", cité dans la légende est le niveau sonore à partir duquel les autorités considèrent que l'avion est gênant pour les habitants (zone verte). En dessous la nuisance est ignorée, les habitants aussi. Or **«65 dB représente le niveau sonore seuil qui couvre une conversation»**.

et il peut être dépassé, précise l'étude de la DGAC. C'est le bruit d'un aspirateur,

Ci-dessous la même trajectoire avec les autres niveaux sonores estimés :

- de 65 dB ou plus en rose (aspirateur)
- de 60 à 65 dB en gris (marché animé)
- de 55 à 60 dB en jaune (conversation).



Il est irresponsable de ne pas anticiper l'avenir

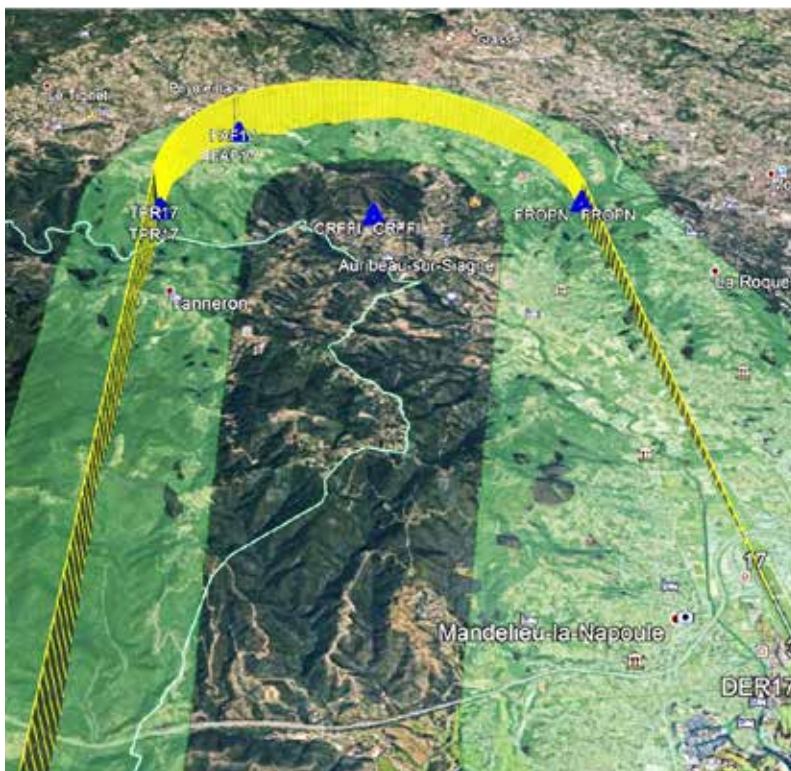
D'autres part, l'étude d'impact et les préoccupations de la DGAC ne portent que sur des données démographiques actuelles alors qu'il conviendrait de prévoir leur progression pour évaluer réellement l'impact sur les générations futures. Il est irresponsable pour un organisme d'État de ne pas anticiper l'avenir. Sous nos yeux, Cannes-Mandelieu est l'exemple parfait de ce qu'il ne faut pas faire. Depuis cinquante ans, l'aéroport a généré des nuisances toujours croissantes sans tenir compte du développement démographique. Aujourd'hui, il est évident que soulager les uns en accablant les autres ne relève d'aucune utilité publique. Il est même particulièrement malhonnête que l'État, garant de l'intérêt général, ne propose rien d'autre que cette scandaleuse substitution.

Consentement tacite

Il faut se souvenir pourtant que les riverains de Cannes-Mandelieu ont accepté en connaissance de cause la proximité de l'aéroport qui existe depuis 1931. Au fil des années, les habitants qui se sont installés ont en quelque sorte consenti à cette proximité et aux nuisances qu'elle génère. Peut-être même les prix de l'immobilier ont-ils été modérés par ce voisinage dérangeant. Aujourd'hui, la plateforme fait l'objet d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) annexé à tous les actes notariés ou locatifs. Nul ne l'ignore.

Une décision autoritaire

À titre de comparaison, il faut savoir que les habitants du moyen pays ont accepté eux-aussi des contraintes en connaissance de cause, celles liées aux infinies difficultés de déplacement. Les communes du littoral ont des trains, l'autoroute, des voies rapides et des bus à haut niveau de service. Les habitants du moyen pays n'ont rien de tout cela et il leur faut passer des heures dans des embouteillages insupportables pour se déplacer. En échange de ce consentement, là-aussi tacite, ils avaient choisi un environnement plus naturel et plus calme. Comment peut-on leur imposer aujourd'hui une décision autoritaire qui ajoute délibérément, brutalement et, bien évidemment, sans leur consentement, de nouvelles et importantes nuisances ?



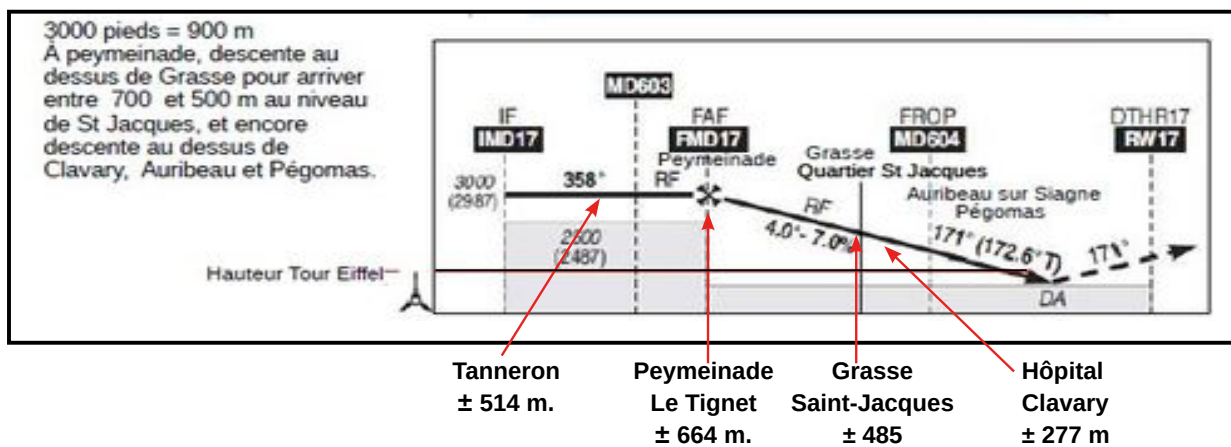
La trajectoire selon le graphique de la DGAC reporté sur Google Earth.

Des altitudes de survol trompeuses

Les altitudes de survol annoncées par DGAC sont indiquées en pieds (ft) par rapport au niveau de la mer et non pas par rapport au sol. C'est trompeur pour le public car le relief des collines n'est pas pris en compte.

En réalité, quand un jet passera à 3000 pieds au-dessus de Peymeinade par exemple il sera à environ 664 mètres du toit des maisons et non pas à 900 mètres comme indiqué sur le graphique de la DGAC (ci-dessous). Au-dessus de Saint-Jacques, il passera vers 485 mètres et au-dessus de l'hôpital de Grasse vers 277 mètres. À terme, il pourra en arriver un tous les quart d'heure en période de pointe.

Les vraies hauteurs de survol des avions



Fréquence possible : toutes les 15 minutes en haute-saison et périodes de congrès



- Les jets privés privés émettent 10 à 30 fois plus de gaz à effet de serre que les avions de ligne au km par passager transporté !

- Un jet transporte en moyenne 1,6 passagers et 40 % des vols en jet privé sont des vols à vide.

ILS ONT DIT NON

Le 19 octobre 2020, Jérôme Viaud, maire de Grasse et président de la CAPG* a écrit à la sous-préfète pour contester cette nouvelle trajectoire.

Le 1^{er} décembre, René Ugo, Pdt de la communauté du Pays de Fayence et Fabien Matras, député du Var ont écrit au ministre Djebbari délégué aux transports.

Le 2 décembre, Florence Simon, maire de Pégomas a écrit à David Lisnard, maire de Cannes et Pdt CACPL*.

Le 10 décembre, la CAPG (23 communes) a voté à l'unanimité une motion pour s'opposer à cette nouvelle trajectoire.

Le 8 février 2021, Jérôme Viaud a écrit au ministre délégué Djebbari mais également à Barbara Pompili, ministre de la transition écologique.

Plus de 2 300 habitants ont signé sur internet une pétition et autant de followers suivent les événements sur Facebook.

Nos trois associations ont interpellé les élus et la sous-préfète et envisagent des actions sur le terrain.

L'enjeu environnemental

Refuser cette nouvelle trajectoire, ce n'est pas seulement éviter la délocalisation des nuisances. L'enjeu est aussi environnemental. Les zones qui seront survolées sont en partie des espaces naturels peuplés d'espèces protégées avec une fréquentation touristique et de loisirs. Les jets privés ne sont pas les bienvenus. Surtout à l'heure de la transition énergétique et de l'urgence à maîtriser l'empreinte carbone de notre mode de vie. C'est pourtant pour prendre en compte ces considérations que la DGAC, décisionnaire en la matière, dépend aujourd'hui du Ministère de la transition écologique. Et parmi ses missions officielles, on trouve celle-ci :

«La DGAC veille à réduire les nuisances, en particulier sonores et atmosphériques, générées par le transport aérien.»

Elle peut faire mieux, sans aucun doute. D'autant que les jets privés ont un coefficient de gaz à effet de serre de 10 à 30 fois supérieur aux avions de ligne au km par passager transporté !

Que faire ?

Ce que font déjà les associations de défense de la basse vallée de la Siagne avec beaucoup de pertinence et de compétence depuis des années : manifester, négocier, surveiller et entraver le développement de la plateforme. Ce sont d'ailleurs ces mêmes associations qui ont réclamé cette nouvelle trajectoire opportunément soutenue par l'ACA. Mais elles se font leurrer car, à moyen terme, le trafic restera inchangé au-dessus de leurs têtes. Elles pourraient renoncer à cette demande et continuer à harceler leurs élus et les autorités. Dans ce cas, nul doute que les élus et habitants de la CAPG* pourraient appuyer, soutenir et peser à l'unisson de ceux de Cannes et de la CACPL* contre les services de l'État pour obtenir une diminution globale du trafic. Et en aucun cas, sa délocalisation chez les voisins.

* CAPG : Communauté d'agglomération du Pays de Grasse

* CACPL : Communauté d'agglomération de Cannes-Pays de Lérins.