

PROPOSITIONS ET REMARQUES POUR L'ÉTUDE CGX – 23 juin 2022 en visio

Les numéros mentionnés entre crochets renvoient aux numéros des paragraphes des pages suivantes.

- Prendre en compte la croissance prévisible du trafic à 20 ans [1]
- Définir la capacité maximum d'accueil de la plateforme en jets par heure.
- Évaluer les transferts futurs de trafic de Nice vers Cannes (actuellement 25%)
- Prendre en compte dans les nuisances le trafic de transit à basse altitude vers Nice qui survole déjà le territoire [1].
- Ne pas soustraire la population nouvellement impactée de la population actuellement impactée mais l'additionner étant entendu que la première trajectoire restera en service [2].
- Prendre en compte la croissance démographique des zones habitées survolées à 20 ans d'échéance à partir de données réelles et récentes en considérant les conséquences des lois ALUR et SRU qui préconisent la division des parcelles, d'où une explosion des permis de construire qui n'apparaît pas encore dans les statistiques) [2]. Par exemple, Au Tignet, commune survolée, le potentiel de densification est de plus de 60 ha, soit 600 logements pour une commune qui ne compte actuellement que 3 200 habitants (voir PLU en révision).
A contrario, la basse vallée est déjà très urbanisée et son développement démographique très ralenti.
- Définir la nuisance sonore selon le seuil de l'OMS et de l'ACNUSA (+10db au-dessus du son ambiant) et non pas celles de la DGAC (65db) quelque soit le contexte, urbain ou pas [3].
- Prendre en compte la pollution selon les critères STAC [5]
- Prendre en compte la dévalorisation du foncier sous la trajectoire et la dégradation environnementale [5].
- Ne pas considérer les économies de carburant et la réduction des rejets CO2 avancés par la DGAC car ils sont extrêmement marginaux par rapport à la consommation totale et à l'ensemble des rejets.
- Prendre en compte le SCOT Ouest et l'interdiction du transfert des nuisances [6]
- Prendre en compte l'acceptabilité du projet (impact sociétal & humain) et donc le refus des populations et des élus totalement opposés au transfert des nuisances et l'apparition de facto d'un antagonisme fort entre les territoires [7].

[1] LA CROISSANCE, LOGIQUE PREMIÈRE DE TOUTE ENTREPRISE PRIVÉE

En effet, nous savons ce que représente le passage d'un avion. Nous en avons déjà. C'est le trafic de transit de Nice, d'Est en Ouest et inversement, qui passe à basse altitude au dessus du territoire avec des hélicoptères, des avions de tourisme et des jets d'affaires. Un trafic que nous aimerions partager, nous aussi. Ce trafic là existe et n'a pas été pris en compte par la DGAC dans ses études.

La société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) peut nous envoyer jusqu'à 6 000 jets d'affaires bruyants et polluants par an qui passeront entre 600 et 250 mètres d'altitude. Six mille jets par an, c'est en moyenne un toute les demi-heures. Ce qui est déjà beaucoup mais nous pensons que ça ne va pas s'arrêter là.

D'abord parce que la croissance est la logique première de toute entreprise privée. C'est normal et l'aviation d'affaires est un secteur à forte plus value. Franck Goldanel, président du directoire de l'ACA l'a d'ailleurs confirmé dans une ITW parue le 15 octobre 2021 dans Nice-Matin. Il évoque le dynamisme de l'activité et les risques de saturation du trafic : « *grâce à notre système aéroportuaire entre Nice et Cannes, nous pouvons optimiser les flux et ainsi faire face à des risques de saturation* »

L'ACA envisage donc une augmentation de son activité aviation d'affaires jusqu'à la saturation. Et comme seulement 25 % du trafic d'affaires se pose à Cannes-Mandelieu. Il reste 75 % de potentiel pour détourner des avions de Nice avec d'autant plus de facilité que la première trajectoire restera opérationnelle. Ce qui, de plus, libérera l'espace aérien encombré de Nice. C'est de la place en plus pour les gros porteurs dont le trafic est lui aussi prévu à la hausse avec l'agrandissement du terminal 2 construit pour recevoir 4 millions de passagers supplémentaires par an.

Et puis nous observons que, parallèlement à la privatisation de l'aéroport en 2016, différentes mesures ont été prises pour permettre une plus forte activité.

- La limitation du trafic à 10 000 mvt/an a été supprimée.
- le tonnage autorisé est passé de 22 à 35 tonnes
- Et aujourd'hui, l'ouverture d'une 2^e trajectoire d'approche est prévue pour les jets d'affaires.
- Avec celle-ci, les vols de nuit seront a priori rendus possibles.
- Ainsi que des lignes commerciales régulières sur courtes distances.

On sait par exemple que la société Thalès envoie régulièrement des dizaines d'ingénieurs vers son site de Toulouse. Un transporteur pourra lui proposer une liaison régulière comme à différentes entreprises de Sophia par exemple..

Nous pensons qu'il faut absolument mettre cette augmentation prévisible du trafic à 5, 10 ou 20 ans, en perspective dans toute étude d'impact . Ce qui n'a pas été fait dans ce que la DGAC nous a présenté.

Les responsables d'aujourd'hui démentent toute augmentation du trafic mais ils ne sont pas ceux qui décideront demain. A moins de signer un acte juridique avec sanctions financières si non respect, personne ne peut garantir que le trafic n'augmentera pas.

D'autant que la trajectoire actuelle ne disparaîtra pas pour autant et les jets pourront être répartis entre les deux trajectoires.

Est-ce que l'ADNA qui réclame cette trajectoire a bien conscience d'offrir sur un plateau à l'ACA cette belle opportunité pour augmenter son chiffre d'affaires ?

[2] POPULATION SURVOLÉE, UNE MÉTHODE TROMPEUSE

La DGAC dit que les avions impacteront 5116 habitants sous la N/O alors qu'ils en impactent 12 681 sur l'actuelle VPT. Et naïvement (ou pas) elle fait une soustraction et annonce 7 565 habitants impactés en moins sous la trajectoire N/O. La méthode est trompeuse, voire malhonnête parce que ce n'est pas une soustraction que la DGAC doit faire ! C'est une addition.

.../....

Car la trajectoire actuelle ne disparaîtra pas pour autant et les habitants impactés actuellement le resteront de toute façon par le trafic de tous les autres appareils. En conséquence, il faut ajouter les nouveaux impactés, ceux de la N/O aux autres. Ce qui donne 17 797 habitants soumis aux nuisances aériennes au lieu de 12 680 aujourd'hui.

Nous avons également repris les altitudes de passage que la DGAC annonce, en pieds par rapport au niveau de la mer et nous les avons traduit en mètres par rapport aux toits des maisons. Les gens comprennent mieux comme cela.

Les avions passeront donc à Grasse à 485 m au dessus de Saint-Jacques par exemple et à seulement 277 mètres sur l'hôpital avec ses malades et ses 1 350 soignants.

Les jets survoleront également de nombreuses écoles qui totalisent 3 751 jeunes enfants et des espaces naturels protégés

Et, encore une fois, il ne faut pas perdre de vue l'avenir à moyen et long terme. L'évolution démographique de notre territoire s'annonce d'autant plus importante que les lois ALUR et SRU notamment prescrivent une densification des zones déjà urbanisées et qu'on constate l'explosion des droits à construire sur des parcelles divisées dans la plupart des PLU révisés du pays grassois. Par exemple, Au Tignet, commune survolée, le potentiel de densification est de plus de 60 ha, soit 600 logements pour une commune qui ne compte actuellement que 3 200 habitants (voir PLU en révision).

Là aussi une étude prospective sur 20 ans au moins est la moindre des choses.

[3] NIVEAU SONORE : PLUS AUCUNE JUSTIFICATION POUR CETTE TRAJECTOIRE

L'étude est basée sur le décompte d'une population impactée quand le niveau sonore est égal ou supérieur à 65 db. En dessous la DGAC considère que les habitants ne subissent aucun dérangement et elle les ignore. Or, lors de la CCE du 25/11/2020, Monsieur Roullier, chef de service à la DGAC affirmait le contraire :

« ce niveau de 65 db représente le niveau sonore seuil qui couvre une conversation » et il ajoute : *« le Lamax de 65 db pris en compte dans l'étude d'impact sonore est un seuil . Il peut donc être plus élevé suivant les zones »*
(CR de la CCE du 15/11/2020 pages 13 et 17)

Mais pourquoi 65 db alors que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et l'Autorité de contrôle des nuisances aériennes (ACNUSA) sont d'un tout autre avis puisqu'elles considèrent le seuil de la nuisance sonore pour les populations à 10 db au-dessus du bruit ambiant. Ce qui fait exploser le nombre d'habitants impactés dans les secteurs résidentiels calmes (40-45 db) que la trajectoire va survoler. La principale justification de cette nouvelle trajectoire ne tient plus.

[4] CONSEIL D'ÉTAT, DEUX ÉTUDES D'IMPACT ILLÉGITIMES

C'est par ailleurs l'ensemble des deux études d'impact réalisées par la DGAC qui sont devenue nulles et non avenues depuis l'arrêt n° 454440 du Conseil d'État du 5 avril 2022. Il fait jurisprudence et considère en effet que la DGAC ne respecte pas la règle d'indépendance requise pour toute autorité compétente en terme de nuisance sonore.

[5] ENVIRONNEMENT : DES PARTICULES DANGEREUSES AU SOL SOUS LE SILLAGE DES JETS

Le kérosène sème dans le sillage des avions des particules ultra fines les plus dangereuses, des oxydes d'azote, du dioxyde de soufre, des composés organiques divers, du monoxyde de carbone et des additifs toxiques. Ce carburant-là est pire que le diesel.

La DGAC et le STAC, son service technique ont publié un schéma qui montre que le territoire concerné par la pollution des avions est d'environ 18 km à l'approche et 9 km au décollage (Source : (<http://aderna-association.com/documentation-2/pollution-des-avions-de-quoi-parle-t-on/> : *Les émissions polluantes des aéronefs – 2015 – page 11 – STAC / Service Technique de l'Aviation Civile*). Or, la nouvelle trajectoire survole de grands espaces naturels (Tanneron, Peygros, Grangeneuve) qui sont très fréquentés par les habitants et par les touristes. On y pratique notamment la rando, le VTT, la chasse, le pic-nic ou la promenade.

Ces espaces servent aussi d'habitat à de nombreuses espèces animales qui y trouvent refuge. Leur environnement est à ce jour protégé par différents documents (Natura 2000, SCOT-Ouest, PLU etc).

Un trafic régulier de jets de plus en plus soutenu va apporter des nuisances sonores et une pollution de l'air non négligeable. Les oiseaux notamment sont encore très présents dans ces secteurs. Le resteront-ils face à des jets de 35 tonnes ?

Par ailleurs, le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Alpes-Maritimes ne prescrit aucun effort particulier pour diminuer l'utilisation des jets pour les vols privés, le plus polluant de tous les moyens de transports par km/passager. Faute de TGV, leur activité est en pleine croissance.

C'est dire l'importance du rejet manifesté par la population pour les politiques publiques qui restreignent d'un côté l'usage des véhicules dans les villes et qui donnent de l'autre un blanc-seing aux jets-privés.

On peut prendre la mesure de ce rejet avec les observations sur ce sujet qui ont été déposées sur le registre de l'enquête publique du PPA entre le 27 sept et le 29 octobre 2021 et les 4 500 signataires d'une pétition lancée en 2021 par l'une de nos trois associations (ACDC).

[6] SCOT-OUEST : UNE INTERDICTION RÉGLEMENTAIRE

Le SCOT-Ouest est opposable aux tiers depuis août 2021. Il précise dans un focus spécial à la page 82 du DOO, la partie réglementaire du SCOT :

« une réflexion sur la réduction des nuisances sonores sur une partie du territoire ne devra en aucune manière impacter une autre partie de ce même territoire. »

L'État va-t-il se mettre en contradiction avec ce document d'urbanisme signé par les 28 maires de 4 communautés de communes ?

[7] CONCLUSION :

L'État ne doit pas ouvrir la porte à de nouvelles nuisances aériennes sur le moyen pays. C'est comme cela que la vie est devenue infernale pour les riverains de l'aéroport de Cannes-Mandelieu. De quelques dizaines d'appareils au début, il en accueille des dizaines de milliers aujourd'hui.

D'autant que ces nuisances seront créées ex nihilo et qu'elles s'imposeront sans recours possible à des milliers d'habitants qui ne les acceptent pas, même tacitement, comme c'est le cas dans la basse vallée de la Siagne où elle existent depuis plus de soixante ans.

Si cette trajectoire est mise en service, il y aura deux foyers de contestation au lieu d'un et un antagonisme fort entre les territoires deviendra inévitable.

Soulager les uns en accablant les autres ne relève d'aucune utilité publique. Il est même étonnant que l'État, garant de l'intérêt général ne propose rien d'autre que cette substitution totalement injustifiée au bénéfice d'une entreprise privée.

Il faut se souvenir pour finir que le ministère des transports dépend de celui de l'environnement. Cette hiérarchie ministérielle exprime clairement la priorité de l'environnement naturel, urbain et humain sur le développement des transports aériens.

La tâche de l'État, selon nous, doit plutôt viser à soulager effectivement et dans la durée les habitants de la basse vallée de la Siagne en imposant toutes les mesures possibles parmi celles proposées par les associations riveraine de Cannes-Mandelieu.