



COMPTE RENDU REUNION PUBLIQUE 26 MAI 2016

PARTICIPANTS

Elus et invités officiels:

M. J Pouplot, 1^{er} adjoint La Roquette sur Siagne, en l'absence de M. ROATTA, maire, et représentant la Communauté d'agglomérations Pays de Grasse
M. G Pibou, maire de Pégomas, et représentant la communauté d'agglomérations Pays de Grasse
Mme Gourdon, adjointe à Mouans-Sartoux, conseillère départementale
Mme P Vaillant, adjointe à Cannes
Mme Paganin, adjointe à Auribeau, conseillère départementale
M. G Méro, 1^{er} adjoint à Auribeau
Mme Robory-Devaye, adjointe à Mandelieu
M. E Bertrand, coordinateur général adjoint à Mandelieu
M.D Carretero, adjoint au Cannet
M. N Rey, élu, développement durable, à Mougins
M. S Di Giorgio, chef de cabinet du maire de Mougins
M. F Liange, directeur de l'environnement, communauté d'agglomération Pays de Lérins
M. T. Pollet, directeur Aéroport Cannes Mandelieu
DGAC, invitée, n'est pas représentée
M. P. Castanet, Sous Préfet de Grasse

Bureau ADNA : JC Boschel (président) ; M. Fossemale ; M. Hullin ; J. Félix ; B. Fondacci ; JL. Fondacci ; Ch. Rodas en déplacement est excusé.

La salle est comble : 165 participants « riverains »

PRESENTATION

ADNA remercie la municipalité de La Roquette sur Siagne pour son accueil.

En introduction du débat qui s'en suivra, projection des planches de présentation ADNA (jointes en annexe).

Messages complémentaires :

La dernière réunion publique date de février 2014. Nous l'avions alors préparée avec la direction ACM, reflétant le plan de travail en cours (plan « Thillaud ») ; M. Pollet avait approuvé le message de chaque planche en séance. La situation s'est tendue depuis, les riverains attendant les réalisations. Des réunions « officielles » se tiennent, mais trop à sens unique, sans réel dialogue. 14 ans après sa mise en place, la trajectoire « trombone » d'arrivée des jets appelée dès le début par DGAC « moins mauvaise solution » n'arrive pas à être améliorée suffisamment, laissant des points durs majeurs non acceptables pour les riverains. Des solutions sont pourtant possibles, les pilotes les soutiennent.

DEBAT / QUESTIONS & REPONSES

J. POUPLOT a introduit le débat, et rappelé que la municipalité de la Roquette militait depuis des années aux cotés de l'ADNA pour minimiser les nuisances de l'aéroport, puis a résumé la situation :

- des résultats ont été obtenus :

- * classement en catégorie B qui oblige un meilleur respect de la trajectoire et a eu des effets bénéfiques partiels pour le survol du village
- * Le décret hélicoptère et la limitation des tours de piste qui ont amélioré la situation à Mandelieu et La Bocca
- * Plus récemment le relèvement de la trajectoire de 200 pieds qui a amélioré les choses pour Cannes, Le Cannet, Mougins et Mouans-Sartoux centre
- * Le Point A qui a amélioré les choses pour Mouans-Sartoux et pourrait favoriser l'overshoot si le briefing était plus clair.

- mais que tout cela avait peu d'incidence pratique pour La Roquette

→ le point noir reste le survol de la partie basse de la Roquette (Lérins, les Roques, St Jean...) qui est dans l'axe de la piste, donc sous la trajectoire et donc survolé à très basse altitude par les jets en phase finale d'atterrissage. Il y a environ 1 500 habitants concernés et le nouveau briefing est toujours aussi peu incitatif pour éviter cette zone urbanisée du fait de la mauvaise volonté patente de la DGAC.

→ M. Pouplot demande donc solennellement à M. le Préfet de peser de tout son poids pour obtenir deux améliorations :

- * faire un maximum d'atterrissages par la mer
- * au niveau de la DGAC pour qu'elle accepte que le briefing soit plus incitatif pour arrondir la trajectoire sur le chapiteau bleu qui résoudrait 80 % du problème.

Une résidente du domaine de Lérins de la Roquette (300 habitants) « grosse gêne ressentie au point de vue sonore et « poussière noire sur les terrasses et objets ... »

Une résidente du domaine « les Terres Gastes ... » de Pégomas : « ça devient terrible, les avions passent au ras de mon toit, je fais des plaintes et pas de sanction vers les pilotes ? Pourquoi ? »

M. Alain P. de Mouans-Sartoux : « j'ai observé des débordements axe pénétrante, qui ne doit pourtant pas être dépassée ? » ; « Que fait l'état par rapport aux sanctions » ? « Qui fait la police » ? « Pourquoi pas davantage d'autocontrôle » ?

Réponse de Monsieur le Sous-préfet Castanet:

« Les avions ne sont pas sur des rails, ni sur la route où il existe un code précis. Selon la réglementation aéronautique, certains problèmes ne sont pas répréhensibles. »

« On fait au mieux pour améliorer la situation et je m'implique personnellement pour que les actions engagées aboutissent, je ne peux pas accepter que les gens soient dérangés par les aéronefs quand on peut l'éviter.

Je ne suis pas satisfait de la situation, je veux étudier les améliorations et faire pression pour les obtenir ; et entendre les doléances.

Pour les zones critiques, l'on peut répartir le passage : une fois à droite, une fois à gauche.

Je connais le sujet car j'ai vécu mon enfance sous les avions d'Orly, mes parents ayant volontairement acheté un terrain dans cette zone ne pouvant se permettre davantage ; puis les hélicoptères sont venus. Puis dans ma mandature précédente en Essonne, j'ai eu à diriger des Commissions Consultatives de l'Environnement de plusieurs « petits » aéroports au sud de Paris. J'ai également récemment fait quelques observations chez des riverains. J'y ai vu des vols très gênants en finale ; mais ai aussi vu plus au nord des vols très satisfaisants, modèles montrant que l'on peut progresser.

Il faut développer le dialogue amont avec les pilotes, faire de la pédagogie active.

Concernant l'approche nord-ouest, M. Castanet rapporte que la DGAC nous a expliqué que ce n'est pas réalisable à court terme, et sera seulement possible quand certaines innovations techniques seront disponibles. Il ne faut pas laisser croire que certaines améliorations sont facilement accessibles.»

Objection de JP Guinvarch sur ce dernier point : « on peut arriver par l'ouest, on constate que beaucoup d'avions le font régulièrement, sans problème ; l'interface avec Canjuers se gère déjà en toute sécurité avec le service de navigation aérienne ».

Intervention de M. Pollet, directeur de l'aéroport : il reste des améliorations à faire sur le respect des trajectoires. Nous essayons aussi d'agir sur le bruit à la source ; par exemple nous ne pouvons pas interdire règlementairement le très bruyant Piaggio Avanti, car il s'agit d'un turbopropulseur non encadré par une norme de bruit. Le constructeur en est conscient, et prévoit une nouvelle version moins bruyante. M. Pollet estime qu'il y a un bon dialogue.

Intervention de Madame ML. Gourdon : « j'ai agi afin que les normes environnementales soient rajoutées dans le cahier des charges pour la privatisation des aéroports; M. Lisnard a fait de même ». Elle s'inquiète sur l'augmentation du trafic.

Monsieur Castanet répond qu'il ne faut pas s'inquiéter à court terme. Les règles restent les mêmes. Mais il faudra également voir le plan à long terme de la nouvelle Société qui va reprendre la gestion de l'aéroport. Le plan est aussi de créer des emplois en installant un centre de maintenance ; par exemple comme à Toussus le Noble en région parisienne où l'implantation d'un centre de maintenance d'hélicoptères a permis la création de 400 emplois moyennant seulement 300 vols annuels supplémentaires.

Intervention d'un résident du Cannel : « l'aviation légère est très gênante, que peut-on faire ? »

Monsieur Castanet répond qu'il n'avait pas connaissance de cet aspect des nuisances et qu'il compte bien s'en préoccuper ».

Intervention de M. Carretero, adjoint au Cannel : « des piqûres de rappel sont nécessaires pour faire avancer les choses, rappelle le soutien des élus du Cannel envers l'ADNA pour faire réduire les nuisances aériennes »

Intervention de M. Principiano du Capitou à Mandelieu : « A Mandelieu on est très gêné par les décollages, alors qu'on ne parle que des atterrissages ... »

Monsieur Castanet est intéressé par ce nouvel aspect de nuisance également et se propose de rendre visite chez ce monsieur pour se faire une idée sur place ... »

Intervention de M. P Pénari, pilote de jets, instructeur :

- Sur ce dernier point, il s'agit d'un faux problème, car la masse de l'avion au décollage ne peut pas atteindre 35 tonnes, et même guère 22 t, car la piste de décollage vers le sud est trop courte
- Par contre il regrette que la catégorie B approuvée en 2009 (dont il fut l'initiateur, pour des raisons environnementales, et de meilleure gestion du trafic) ait vu sa mise en place stoppée à mi-chemin, ce qui nous a privés de beaucoup de progrès. La flotte dont il s'occupait pour « sa » compagnie (le plus gros client à ACM) a vu le taux de respect de trajectoire passer de 40% à un mieux de 90 % en quelques mois. L'autocontrôle des trajectoires réalisées apporterait un net progrès, et éviterait beaucoup de plaintes de riverains.
- La solution pour réduire efficacement les nuisances est l'atterrissage par la mer ; (ainsi que le décollage par la mer). Ceci se fait en toute sécurité dans d'autres aéroports, Calvi par exemple. Ajouter un opérateur à la tour de contrôle permettrait ce progrès important.

Intervention de M. Koziello, élu à La Roquette : « pourquoi n'a-t-on pas pris en compte de tels éléments ? »

M. Castanet se dit très intéressé par ces propos et prend l'engagement de s'en occuper, et écouterait plus en détail le pilote Pénari.

L'heure tardive oblige à interrompre ce débat, conscient que de nombreuses personnes n'ont pu s'exprimer, notamment sur le point crucial de la finale impactant Lérins, Les Roques et St Jean.

POT DE L'AMITIE

Le pot de l'amitié permet encore de nombreux échanges dont nous rapportons les plus fréquents ci-après.

Un (autre) pilote chevronné, instructeur, commandant de bord (747 ; Air France), explique que pour la nouvelle trajectoire, l'approche par le nord-ouest est possible, dès maintenant, et sans besoin d'investissement ; juste besoin de deux ou trois points GPS, exploitables par tous les avions avec leur technologie déjà à bord à ce jour.

M. Castanet est très intéressé par ces propos, qu'il souhaitera également traiter plus en détail.

« En l'absence de réponses de DGAC et ACM, M. le Sous-Préfet a du se faire le porte-parole de l'Aéroport. C'est pour le moins surprenant ».

« Alors qu'on nous a fait attendre des années la mise en place des outils de catégorie B, pourquoi ne se sert-on pas davantage de ce lourd investissement financier pour contrôler la situation ? Pourquoi ne donne-t-on pas les trajectoires aux pilotes dès leur arrivée ? Pourquoi l'action gilet vert tant prônée avant 2010, qui était alors faite avec succès, ne se fait plus que ponctuellement depuis 2 à 3 ans ? Ce n'est pas aux riverains de faire la police : pourquoi sont-ils obligés d'appeler ou faire une plainte à l'aéroport qui se sent harcelé, et ne répond plus souvent au téléphone ? "C'est le monde à l'envers, ce sont les riverains qui gênent l'aéroport" ».

« Les comparaisons avec les gros aéroports parisiens se multiplient. C'est totalement anormal, et ne correspond pas au positionnement de l'aéroport ACM. Encore moins à celui de l'environnement cannois. »

« Nous nous sommes installés dans ces communes aussi pour leur qualité de vie ; et nous avons payé le prix fort. Nous n'acceptons pas de brader nos biens pour augmenter les bénéfices d'ACM ». Certains renchérisent : « nous étions là bien avant » ; « ACM doit respecter l'équilibre dont ils se vantent eux-mêmes dans Latitude depuis des années ».

« 14 ans de punition trombone cela suffit ! Pour l'aéroport de Nice, nettement mieux placé car il permet toutes les arrivées et départs au-dessus de la mer, des solutions efficaces ont été trouvées pour protéger les collines du pied du cap d'Antibes, ou les riverains de la Baie des Anges. Pourquoi bloque-t-on les solutions qui existent pour ACM ? ».

« Nous constatons à nos dépens que lorsqu'un aéroport est installé, les riverains n'ont plus qu'à se résigner face au diktat des plus forts. Pas étonnant que certains bloquent pour la construction à Notre Dame des Landes ».

Un groupe de personnes des Roques et St Jean :

« On ne peut continuer comme cela, de trop petits pas ; il faut prendre les problèmes à bras le corps ; il faut maintenant une réelle volonté politique d'appliquer les solutions efficaces ». « Et pour nous c'est pire qu'il y a deux ans où une bonne volonté existait ». « Ce soir nous ne sommes pas intervenus car l'aéroport a toujours raison ; Satisfait de lui-même ; Cela tue l'espoir ; Les solutions précédemment envisagées sont abandonnées, enterrées ». « Nous n'en res-te-rons pas là ! ».

« Pourquoi ne nous répond-on que rarement sur les plaintes ; les réponses ne se font que dans les cas pour dire que tout est normal, l'avion était à sa place ? Pourquoi ne renvoie-t-on plus les trajectoires au plaignant ? ».

« On n'arrive même plus à avoir les « chevelus » demandés ; les rares que l'on a sont triés sur le volet, pour laisser penser que tout va bien, et ne correspondent pas aux jours et créneaux demandés».

« Les jours où le trafic jet est faible, et qu'il n'y a pas de vent, l'ensemble des atterrissages de jets devrait se faire par la mer, afin d'apporter une amélioration immédiate et importante à la grande majorité des riverains».

« Nous sommes excédés par les blocages de l'aéroport et, ou de la DGAC qui stoppent la résolution des problèmes. Ou les repoussent aux calendes grecques ».

CONCLUSION

Beaucoup de choses ont été faites avec le concours de l'ADNA, des autres associations et leurs interlocuteurs à l'aéroport, pour améliorer la situation depuis 20 ans.

Monsieur Castanet, sous-préfet a confirmé son engagement personnel pour faire aboutir les nouvelles actions d'amélioration définies en Commission Consultative pour l'Environnement, en particulier poursuivre les études de trajectoires alternatives.

Les riverains ont aussi exprimé leurs attentes concernant :

- la prise en compte de la gêne apportée par l'aviation légère
- la prise en compte de la gêne due au bruit au décollage
- la limitation des survols terrestres avec un plus grand nombre d'arrivées par la mer

ADNA note que ces points déjà mentionnés dans les Chartes précédentes, doivent être remis à l'ordre du jour, dans la nouvelle charte.

Les pilotes mentionnent que par ailleurs une meilleure optimisation des trajectoires est faisable en particulier l'approche nord-ouest doit pouvoir être mise en place plus tôt qu'annoncé.

Il en ressort

-- que le travail de fond doit être réactivé,

-- qu'afin d'éviter que la situation perdure, pour que l'amélioration soit nette pour tous dès cet été, (Cannes, Le Cannet, Mougins, Mouans-Sartoux, Pégomas, La Roquette),

Il est possible immédiatement de :

- a) maximiser les arrivées par la mer (moyennant la présence d'une personne supplémentaire dans la tour de contrôle)
- b) Améliorer le briefing pilote guidant le passage sur le chapiteau bleu quand, pour des contraintes météorologiques le trombone doit être utilisé.

Les riverains attendent que ces décisions soient prises et affichées sans tarder.