



ADNA



ASSOCIATION DE DÉFENSE CONTRE LES NUISANCES AÉRIENNES

NUISANCES AÉRIENNES

AÉROPORT CANNES MANDELIEU

REUNION PUBLIQUE DU 26 MAI 2016

ADNA se bat depuis plus de 20 ans pour limiter les nuisances aériennes, en contribuant activement à l'élaboration des «Chartes pour l'Environnement» qui définissent les actions d'améliorations agréées entre les parties.

Les nuisances concernent une population de 40 000 habitants

La situation n'est cependant pas satisfaisante :

- Non respect des trajectoires de « moindre nuisances »
- Appareils bruyants, en particulier les turbopropulseurs
- Trafic important et en augmentation (hélicoptères, doute sur 16000 jets en 2016, suivant article Nice Matin du 8 mai 2016)
- Passage de 22 à 35 tonnes pour les jets (turboréacteurs)
- Saturation de l'espace aérien dû à la gêne entre les différents trafics, lourd impact de l'activité « écoles de pilotages »



Position de l'Aéroport

- Remplacement de la charte pour l'environnement par une «charte d'engagement» qui ne reprend pas en détails toutes les actions de la charte précédente, celle-ci inclut toutefois :
 - Le passage des jets de 22 à 35 tonnes avec réduction du niveau de bruit qui a conduit à l'interdiction de 3 appareils
 - Relèvement de l'altitude de 200 pieds du circuit d'approche IFR
 - Etude sur la diversité des procédures d'approche
 - Equipement en silencieux des basés



Position de l'Aéroport

- L'appréciation globale est que la situation s'améliore et devrait être acceptable pour les riverains :
 - Diminution du niveau sonore, considéré maintenant comme faible
 - Réduction des incursions dans les zones habitées (ronds bleus)
 - Beaucoup de plaintes sont jugées non recevables
 - Certains riverains et ADNA exagèrent la situation



Position de l'ADNA

▪ la charte pour l'environnement est un document qui doit être agréé par toutes les parties notamment les associations de riverains et doit être dans la continuité des chartes antérieures, or ADNA n'a pas signé ce document en l'état, car il ne s'engage pas sur les actions majeures convenues (notamment en CCE)

▪ Le passage de jets de 22 à 35 tonnes est avéré (autorisation d'accès par limite de bruit à 13 EPNdb qui concerne 2,7% des jets) mais dans leur grande majorité les avions les plus bruyants sont toujours présents



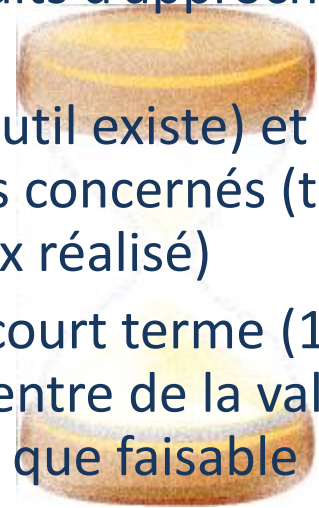
Position de l'ADNA

- Il est possible que la situation présente une progression dans le bon sens, mais on est loin des attentes des riverains qui aspirent à une vie moins perturbée par les survols
- La situation n'est en tout cas pas améliorée concernant les hélicoptères qui sont en nette augmentation, et concernant les turbopropulseurs très bruyants



Ce qu'attendent dès maintenant les riverains

- Réaliser les engagements de la Commission Consultative pour l'Environnement, d'avril 2015, en compensation par rapport à l'augmentation du tonnage :
 - Elimination des aéronefs les plus bruyants ; les turbopropulseurs notamment
 - Respect des trajectoires agréées, pour les circuits d'approche actuels
 - Contrôle en temps réel des écarts constatés (outil existe) et retour systématique aux pilotes et compagnies concernés (tel que mentionné dans « Latitude », mais 2% max réalisé)
 - Réalisation d'une approche nord-ouest à très court terme (1 an, 2 ans maximum), avec arrivée décalée sur le centre de la vallée, présentée comme très difficile par DGAC, bien que faisable suivant les pilotes



Ce qu'attendent dès maintenant les riverains

- Reprendre les points non finalisés de la Charte 2010 :
 - Limitation de l'aviation légère et écoles de pilotages qui génèrent un trafic important
 - Renforcer les arrivées par la mer
- Limitation drastique de survol des zones habitées ; réserver l'accès par le circuit terrestre uniquement quand les conditions de sécurité liées à la météo l'imposent
- Restaurer le dialogue sur le traitement des écarts et des plaintes.
- Adapter les procédures afin de diminuer la dispersion des trajectoires
- Tant que ces demandes ne sont pas réalisées pas d'augmentation de trafic

