

Association de Défense contre les Nuisances
Aériennes (ADNA)
127, rue de la fontaine
06550, La Roquette Sur Siagne
Tél : 06 67 97 73 55

Cannes le 16 février 2017

Madame Ségolène Royal
Ministre de l'Environnement,
de l'Energie et de la Mer

Hôtel de Roquelaure
246, boulevard St Germain
75007 PARIS

Objet : Aéroport Cannes Mandelieu (ACM)

Madame la Ministre,

Je me réfère à l'intervention de madame la Secrétaire d'Etat sur la biodiversité, à l'Assemblée Nationale, le 14 février dernier, en réponse à une question posée par madame la Député Michèle Tabarot relative à l'aéroport de Cannes Mandelieu.

Je souhaite attirer votre attention sur le fait que **les éléments de dossier fournis à madame la Secrétaire d'Etat pour étayer son intervention sont pour le moins contestables et parfois même des contre-vérités :**

- **Augmenter le nombre d'arrivées par la mer** est non seulement faisable mais celles-ci étaient trois fois plus nombreuses il y a trois ou quatre ans qu'en septembre 2016 (30% pour 10%) ; elles pourraient être portées, suivant l'estimation de pilotes experts, à plus de 50 %,
- **Atterrir et décoller par la mer**, n'est pas seulement possible mais est pratiqué de façon nominale et permanente dans d'autres aéroports mais aussi par ACM ; la mise en œuvre de cette méthode, même avec un trafic en augmentation, est principalement une question de gestion du trafic et donc de moyens mis en place,
- **Atterrir par la mer par vent arrière :**
 - Ne concerne qu'une partie limitée de la flotte aérienne,
 - Est techniquement non réaliste pour certaines forces de vent de sud-ouest mais celles-ci ne sont présentes que pour environ 10 à 20 % des créneaux sur un an ; malgré plusieurs demandes **aucune étude aérologique n'a été présentée par ACM,**
- **Concernant la trajectoire d'atterrissage privilégiée**, (VPT 17 dite du « trombone ») le relèvement d'altitude est une avancée mais qui n'a pas apporté d'amélioration sensible aux nuisances subies par de nombreux riverains et la concertation avec les associations représentatives sur les améliorations possibles n'est en réalité que du « lip service ».

Permettez-moi de vous faire connaître **la position des riverains** directement impactés (50 000 sur un bassin de population locale et permanente de 140 000 habitants) et **excédés par les nuisances, la pollution et les risques aéronautiques que génèrent l'aéroport de Cannes Mandelieu** ;

- **La trajectoire d'approche actuelle** (VPT), privilégiée et défendue par ACM et la DGAC locale, n'est globalement **ni adaptée, ni satisfaisante** puisqu'elle impose une double peine aux riverains par un double survol des terres dans des zones à forte densité d'habitation. (annexe 1)
- **La trajectoire théorique actuelle** (VPT), ni adaptée, ni satisfaisante, **n'est d'autre part pas respectée**, accentuant les nuisances (annexe 2) :
 - Le point de « survol obligatoire A » n'est survolé que par 1/3 des avions
 - Le point de « survol recommandé » Nord n'est survolé que dans 10 % des vols.

Respecter les trajectoires c'est respecter les riverains et ne nuit en aucun cas à l'économie de l'aéroport ni à sa vocation première de contribuer à l'attractivité de la région.

- **Les nuisances augmentent au fil des ans** :
 - De plus en plus de vols sur les terres,
 - Des avions de plus en plus gros (on est passé de 22 tonnes à 35 tonnes et on entend parler de 50 tonnes),
 - De plus en plus de plaintes et de plus en plus de riverains qui rejoignent notre association de défense,
- **Les améliorations ponctuelles** apportées à l'utilisation de la trajectoire actuelles ne sont, **ni significatives, ni conformes aux contreparties** majeures négociées en **CoCoEnvi** lors de l'ouverture au trafic des avions de 35 tonnes,
- La **volonté d'accroissement du trafic**, voulu par ACM et soutenu par la DGAC locale se programme, **sans prise en compte de la composante environnementale** garante de la qualité de vie, de la sécurité et de la santé des riverains n'est **pas acceptable**. Les riverains ne se résigneront pas à devenir les victimes collatérales dociles et muettes de l'essor d'ACM.
- **La communication fiction, lénifiante, de l'aéroport** ne parle que des 10% de sujets positifs visant à faire croire que tout va bien, (les remontées d'information vers le cabinet de Mme. la Ministre semblent être de la même eau !) alors que la large majorité des problèmes perdurent.
- **L'étude de trajectoires alternatives** à la VPT et porteuses d'amélioration, **atterrissage et décollage côté mer plus trajectoire Nord-Ouest** proposées par l'association et des pilotes expert comme seules porteuses d'améliorations notables ne rencontre qu'**indifférence** chez ACM.

M. le Préfet des Alpes Maritimes a été informé de cette exaspération des riverains par un courrier que nous lui avons adressé début décembre 2016 (annexe 4), transmettant une **motion** (annexe 3) adoptée lors de l'AG de notre Association, motion à laquelle on peut **ajouter**, depuis, la **demande de classement de l'aéroport en catégorie C ou équivalent**.

Confrontés au manque de motivations réelles d'ACM et de la DGAC de minimiser les nuisances générées par l'aéroport et conscients que le niveau de la Commission Consultative de l'Environnement (CoCoEnvi) n'est pas suffisant pour faire respecter les intérêts des riverains et faire corriger efficacement les aberrations de la situation actuelle,

NOUS VOUS DEMANDONS DE BIEN VOULOIR INTERVENIR AUPRES DE MONSIEUR LE SECRETAIRE D'ETAT AUX TRANSPORTS POUR :

- **qu'il sensibilise le directeur de la DGAC** sur le mal être et l'angoisse de toute une communauté de riverains qui ne peuvent se résigner, ainsi que planifié par l'ACM, à subir des nuisances réelles et croissantes,
- **qu'il impose que soit instauré, avec les associations de défense concernées, un dialogue constructif et intégrant une composante « Environnement »:**
 - sur l'élaboration en urgence **d'une charte 3** pour la refonte des règles d'utilisation des trajectoires actuelles,
 - sur l'étude volontariste de **nouvelles trajectoires d'atterrissage** moins pénalisantes.
 - Sur la classification de l'aéroport en « **catégorie C** » ou équivalent.




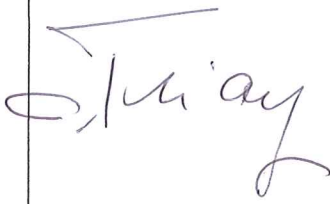
Seule une directive ministérielle ferme et concrète est à même de faire prendre en compte par les acteurs locaux les attentes environnementales et la crainte d'un évènement aéronautique majeur de la population locale et remettre ainsi l'humain au cœur des négociations sur l'essor de l'activité de l'aéroport Cannes Mandelieu. L'efficacité des actions complémentaires de terrain soutenues par des élus locaux, très attentifs sur ce sujet, en sera grandement facilitée.

Nous joignons à cette lettre quelques informations complémentaires et sommes à votre totale disposition pour commenter ou développer en détail ces différents thèmes devant vous-même ou vos collaborateurs que vous pourriez nous désigner.

Veillez agréer, madame la Ministre, l'expression de notre profond respect.

Jean Claude Boschel
Président de l'ADNA

P.S. Les associations suivantes, qui recouvrent les villes de Cannes, Le Cannet, Mandelieu et sept autres communes situées au nord de l'aéroport de Cannes-Mandelieu, défendent et soutiennent les mêmes intérêts qu'ADNA. Elles ont tenu à manifester leur support aux demandes formulées dans cette lettre par apposition de leur signature :

<p>Association de Défense de l'Environnement et du Cadre de vie ADEC, 84 av.de Provence 06210 MANDELIEU tél : 04 93 49 04 44</p>	<p>Le Président R. Lysée</p>	
<p>Centres Permanents d'Initiatives pour l'Environnement CPIE, 5 rue Mimont 06400 CANNES Tél : 06 38 64 61 90</p>	<p>Le Président F. Kolmer</p>	
<p>Groupement des Associations de Défense des Sites et de l'Environnement de la Côte d'Azur GADSECA, 142 chemin de la Tella, 06360 EZE Village, Tél : 06 12 08 34 44</p>	<p>La Présidente F. Macquard, p.o. P. Valliccioni</p>	
<p>Syndicat d'Initiatives et de Défense de La Bocca (SID), Bat. 5, résidence les Jonquilles, 6 impasse des Lavandes 06150 CANNES la BOCCA, Tél : 06 95 54 74 47</p>	<p>La présidente C. Triay</p>	

Annexe 1 à la lettre du 16 février 2017

DE L'INCONGRUITE DU « TROMBONE »

L'aéroport de Cannes Mandelieu est situé en bord de mer, en zone urbaine à forte densité de population et dans une zone collinaire.

Il y a quelques années les avions décollaient et atterrissaient dans une proportion significative par la mer, procédure respectueuse de l'environnement des riverains.

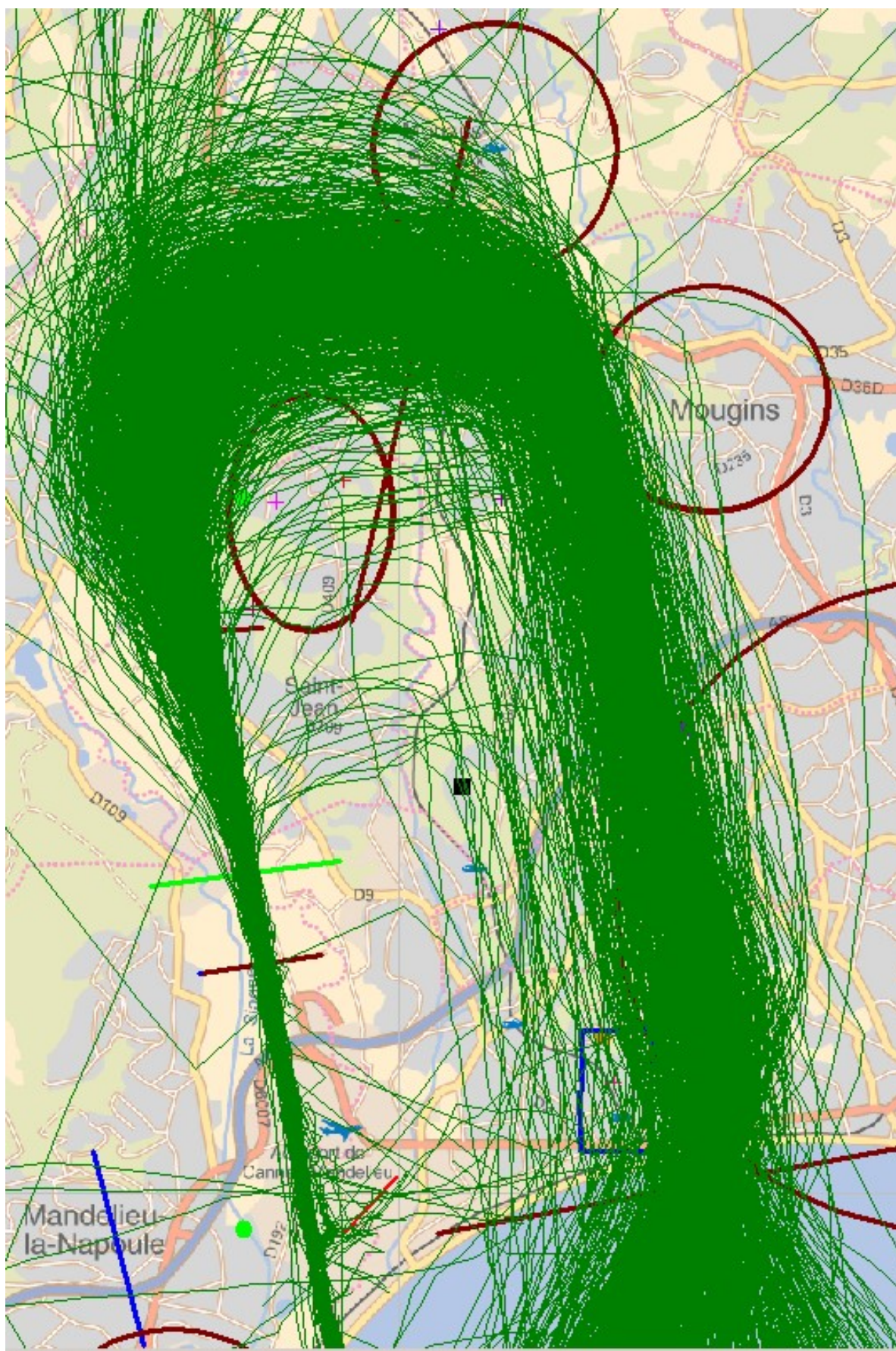
Un **circuit d'atterrissage aux instruments (IFR)** avec balisage au sol a été mis en place et est emprunté par la majeure partie du trafic aérien de l'aéroport. Or, ce circuit, appelé communément « **Trombone** » (voir pj1 jointe), présente des **particularités incongrues** :

- **Pas ou peu d'aéronefs atterrissent aux instruments**, en cas de conditions météorologiques incompatibles les avions sont déroutés vers Nice,
- **Le circuit d'approche IFR impose aux riverains une double peine** puisqu'il y a un double survol des zones habitées, donc double nuisance sonore, double pollution et risque d'impact accru sur les populations survolées en cas d'accident. Le risque zéro n'existe pas, ce que confirme malheureusement les multiples accidents de ces dernières années - sans victime humaine – liés à l'activité de l'aéroport Cannes-Mandelieu, et ceux, beaucoup plus graves puisque qu'ayant entraîné des pertes humaines, survenus dans des aéroports très similaires (exemple : La Vèze),
- **Le circuit d'approche IFR**, compte tenu de la dispersion des trajectoires des avions (voir « Chevelus » en pj2) conduit à **impacter l'ensemble de la zone** qui de ce fait est considérée comme déjà sinistrée et donc impactée seulement à la marge par les développements d'activité ACM projetés. CQFD ? Toute une population est sacrifiée et sa résignation est attendue...

Les propositions de l'ADNA telles que décollage et atterrissage par la mer (respectueux des riverains mais générant des efforts accrus d'ACM pour la gestion des vols) ou/et atterrissage par d'autres couloirs avec une plus faible densité de population, sont écartées et combattues par la DGAC locale et ACM que le statut quo arrangent. L'avis du sous-préfet, résident temporaire de la région, « Je crains l'émergence de nouvelles gênes si est instaurée une autre trajectoire d'approche car cela pourrait être l'exacte reproduction du problème actuel sur les riverains côté ouest ! », n'incite pas les différents acteurs à faire des efforts pour trouver des solutions d'amélioration et les 50 000 résidents du bassin de population ainsi sacrifiés, mais non résignés, recommande de revoir plus en détail, la géographie, la topographie, la répartition démographique locale et les empreintes réelles des survols pratiqués..

S'il était admis que les problèmes générés par les dispositions actuelles ne peuvent ou ne veulent être résolus, il faut atterrir et décoller uniquement par la mer à défaut de déplacer l'aéroport.





Annexe 2 à la lettre du 16 février 2017

Du non-respect de la VPT 17

L'incongruité de la VPT 17 a déjà été signalée (cf. annexe1)).

Le non-respect de cette même VPT par des pilotes, qui ont pourtant connaissance des règles applicables contenues dans le « briefing Pilotes », **conduit à transformer l'ensemble du bassin concerné en zone de bruit** (voir « chevelu » en pj 2 à annexe 1). D'autre part, l'aéroport, situé en bord de mer, se trouve cependant en centre-ville dans un secteur collinaire transformé aussi en zone de bruit, **y compris loin des zones affectées par le Plan d'exposition au Bruit (PEB)**.

Nous sommes **loin de la situation prévue par Mr Gandil, directeur général des aéroports Côte d'Azur (ACA)**, dans sa lettre 151286 DG du **16 décembre 2015** et nous ne ressentons pas dans les équipes ACM et DGAC Sud - Est la volonté d'y parvenir :

- Le relevé d'altitude n'apporte pas d'amélioration sur plus du tiers de la trajectoire.
- Le point de « survol obligatoire » « A » n'est survolé que par 1/3 des avions, la trajectoire est de fait déplacée de 800 mètres au sud, sur des zones habitées plutôt que sur la forêt mouansoise puis un vallon peu habité, tel que tracé dans les procédures officielles DGAC, et le briefing pilote ACM. De plus,
 - o cette façon déviée fait quasi systématiquement passer les avions dans la « zone sensible » du briefing IFR.
 - o C'est contraire au tracé officiel du Plan d'Exposition au Bruit

Il s'agit tout simplement d'une création illicite d'une nouvelle trajectoire, tout à fait contradictoire avec les attentes très connues des riverains. Pourquoi ?

- Le point de « survol recommandé » au nord de l'arrondi n'est survolé que dans 10% des vols effectifs
- Le suivi plus précis des trajectoires n'a pas été mis en place
- Les études pour envisager la diversification des trajectoires sont faites « à reculons ». La très grosse majorité des solutions proposées sont immédiatement déboutées. Rien d'étonnant, il s'agit de solutions inadaptées, rejetées depuis longtemps. Les deux autres, porteuses d'amélioration substantielles, sont également éliminées d'un revers de main, sur la base de critères pour le moins discutables.

Notons le comble : passer la VPT actuelle au crible de tels critères la ferait rejeter immédiatement. Doit-on la fermer immédiatement ?

- Nous n'avons pas connaissance du renforcement d'information envers les pilotes, par courrier officiel qui, sauf impératif de sécurité, leur signale qu'ils ont suivi une trajectoire non respectueuse de l'environnement urbain.

Un risque aéronautique bien réel s'ajoute aux inquiétudes des riverains, et n'est guère pris en compte dans la manière de gérer le trafic, les interactions entre les différents trafics, les fréquentes incivilités et manœuvres peu rassurantes effectuées par de trop nombreux pilotes :

- Les plaintes concernant ces sujets ne sont, pour la plupart, pas traitées par ACM qui élimine 60% des plaintes dont pourtant la grande majorité concerne des zones sensibles reconnues à forte densité de population et en altitude. On peut noter que les directives gouvernementales sur les PLU contribuent à faire développer et densifier les constructions dans ces zones.
- Plus globalement, contrairement aux affirmations de l'aéroport, « les écarts constatés font systématiquement l'objet d'un rappel des bonnes procédures », seulement environ 1% des écarts sont traités, et généralement très superficiellement.

L'aéroport est un élément important pour l'économie de la région mais se trouve dans une zone peuplée qui demande une grande vigilance sur le respect des trajectoires, afin de faire cohabiter riverains et aéronautique. Il est urgent que soient mises en place, dans un dialogue constructif avec les associations de défense concernées :

- Une étude volontariste de nouvelles trajectoires moins pénalisantes avec **priorité aux atterrissages et décollages par la mer**, avec mise en place des moyens nécessaires à la gestion de cette solution,
- L'élaboration d'une « **Charte 3** » pour la refonte des règles d'utilisation des trajectoires actuelles,
- **La classification** de l'aéroport en « **catégorie C** » pour tous types de trafic afin d'éliminer les avions dont les performances environnementales ne sont pas conformes au respect des riverains.

Seule une directive ministérielle ferme et concrète est à même de faire prendre en compte par les acteurs locaux les attentes environnementales et la crainte d'un évènement aéronautique majeur de la population locale et remettre ainsi l'humain au cœur des négociations sur l'essor de l'activité de l'aéroport Cannes Mandelieu.

**Motion prise lors de l'Assemblée Générale
du jeudi 13 octobre 2016**

Les membres de l'Association de Défense contre les Nuisances Aériennes, (ADNA), réunis en assemblée générale à La Roquette, le jeudi 13 octobre 2016, représentant les habitants des communes de Cannes, Le Cannet, Mougins, Mouans-Sartoux, Pégomas, La Roquette et Mandelieu, expriment leur profonde exaspération face aux **nuisances insupportables** que subissent les résidents des communes riveraines de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, devenu aujourd'hui AEROPORT.

Ils constatent que, malgré quelques améliorations ponctuelles, **les nuisances**, générées par l'Aéroport de Cannes-Mandelieu (ACM), situé dans une zone urbanisée, **s'aggravent globalement** d'années en années (jets, hélicoptères, monomoteurs, bimoteurs, avions écoles etc....), nuisances qui s'expliquent notamment par :

- L'échec, en matière de réduction des nuisances, de la mise en place de la trajectoire d'atterrissage des jets dite « du trombone » : l'aller-retour au-dessus des zones habitées avant atterrissage et l'élargissement de la trajectoire ayant aggravé l'impact des nuisances sonores et augmenté le nombre de foyers concernés dans le bassin de population,
- L'échec de la réduction du niveau de bruit, attendue depuis des années, promise dans le « plan de réduction de bruit ACA (Aéroports Côte d'Azur)» mis en place en contrepartie à l'autorisation d'ouverture au trafic des jets de 35 tonnes,
- Le recul organisé de l'application des règles et chartes de protection de l'environnement, à savoir :
 - L'aéroport transforme, de fait, tout l'entourage (plus de 40 000 habitants) en zone de bruit, et semble souhaiter l'officialisation de l'extension de cette zone (retour à la « poche » de 2004 ?),
 - La DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) et ACM « oublie » ce qui a conduit nos élus à faire mettre en place la « catégorie B »,
- L'échec programmé par la DGAC et ACM des promesses de la CoCoEnvi (Commission Consultative de l'Environnement présidée par le sous-préfet) d'avril 2015,

- De plus en plus de vols sur les terres,
- Jets de plus en plus gros,
- Altitude de plus en plus basse dans les zones critiques,
- Période de survols plus longue (de mars à novembre),
- Passages plus fréquents le week-end (vendredi, samedi, dimanche) et le soir (jusqu'à 21h30 parfois quand il fait jour),
- Non-respect des engagements pris par l'ACM et DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile),
- Traitement incomplet des plaintes déposées pour infraction de survol et peu de visibilité du suivi de celles-ci,
- Non mise en œuvre jusqu'à leurs termes des chartes pour l'environnement signées par la DGAC et l'Aéroport.

Ils sont excédés par :

- le non-respect du droit des riverains à une jouissance paisible de leur environnement.
- Une dépréciation de la valeur des biens immobiliers situés dans les zones impactées par la trajectoire actuelle.
- Une assimilation de plus en plus fréquente à la situation d'Orly ou du Bourget.
- Le courroux agressif (ouvertement affiché) et l'attitude particulièrement méprisante des représentants de l'ACM à l'égard des représentants de l'ADNA.

Ils rappellent que ces agissements constituent une menace importante à leur vie privée avec une mise en danger de la vie d'autrui (risque d'accident).

Ils invitent instamment:

- ✓ Les différents responsables de l'Aéroport Cannes-Mandelieu et de l'Aviation Civile à prendre dans l'urgence des mesures nécessaires drastiques pour enfin réduire les nuisances que subissent les riverains depuis de trop nombreuses années ;
- ✓ Tous les **élus des communes concernées** ainsi que M. le **Sous-Préfet** à user de leur pouvoir de police et du poids de leur représentativité afin d'assurer enfin une tranquillité publique aux riverains par une diminution significative des nuisances générées par l'Aéroport Cannes Mandelieu et l'adoption rapide des solutions pratiques proposées ci-après qui doivent devenir **l'objectif commun et prioritaire de chacun.**

Il s'agit d'une demande qui concerne la tranquillité publique des riverains et qui participe de l'aménagement du territoire et du développement économique et humain associé ; cette situation ne peut plus durer et chacun doit mettre en œuvre les moyens dont il dispose pour y remédier.

Ils demandent avec insistance :

Compte tenu du quasi échec de toutes les tentatives passées pour améliorer significativement la situation et de la non maîtrise de la VPT 17 (trombone) qui perdure, objet de 82 % des plaintes, **l'ADNA demande la mise en œuvre des solutions pratiques suivantes :**

- **Réduire drastiquement le nombre d'atterrissages par la VPT 17 (trombone),**
- **Que le mode d'arrivée nominal soit le QFU 35 : atterrissage par la mer, tout en maintenant tous les décollages par la mer, comme actuellement,**
- **En cas de vent fort de secteur sud, que les arrivées directes par le nord soient immédiatement favorisées pour décharger fortement la VPT 17. Il est à noter que cette arrivée par le Nord est déjà en place pour les VFR, et pourrait être mise en place pour les IFR à condition de coordonner leur perte d'altitude très en amont de la zone de contrôle de Cannes.**
- **Que des règles précises soient mises en place pour tous types de trafic, avec mise en place de moyens de contrôle systématique de leur respect, afin de permettre que les dispositions de lutte contre les nuisances sonores puissent être pleinement respectées.**

Ils mandatent et donnent tous pouvoirs aux membres du bureau pour agir au nom et pour le compte de l'ADNA, défendre ses membres, saisir toute instance, les représenter en tous lieux et toutes occasions et prévoir et organiser toutes manifestations dans le cadre de l'objet de l'Association afin de mettre un terme définitif aux nuisances générées par l'ACM.

Annexe 4 à la lettre du 16 février 2017

ADNA
127, rue de la fontaine
06550, La Roquette Sur Siagne
Tél : 06 67 97 73 55

La Roquette sur Siagne, le 24 novembre 2016

**Monsieur Le Préfet des Alpes Maritimes
CADAM
147 Route de Grenoble
06286 NICE Cedex 3**

Objet : Motion prise en assemblée générale Association de Défense contre les Nuisances Aériennes

P.J. : 5 annexes

Monsieur le Préfet,

Nous souhaitons porter à votre attention la motion prise en séance par les membres de l'ADNA, réunis en assemblée générale le 13 octobre dernier et représentant plusieurs communes, appelant les autorités et élus à user de leurs pouvoirs afin obtenir une diminution significative des nuisances aériennes générées par l'Aéroport de Cannes Mandelieu (ACM). Le texte de cette motion est joint en annexe 1.

Lors de cette réunion les riverains ont exprimé leur malaise, leur exaspération et une inquiétude grandissante face à la situation actuelle (cf annexe 2). Nombre d'entre eux se sont proposés pour organiser des manifestations dures et visibles.

Le bureau de l'ADNA a tempéré les esprits, échauffés par le manque de résultats attendus des chartes successives et des engagements de contreparties liées à l'augmentation de tonnage en 2015, et argué qu'en agissant auprès des élus, informés et parties prenantes, nous avons les moyens de faire évoluer de façon satisfaisante la situation et le comportement de ACM et DGAC.

La motion jointe en annexe 1 représente le résultat de ces échanges.

Les tenants de manifestations populaires se sont ralliés à la position du bureau de l'ADNA mais ont clairement demandé à celui-ci de revenir exposer devant eux sous deux mois l'avancement des actions lancées pour arriver au printemps 2017 à des résultats concrets et quantifiables.

Les communications ACM, particulièrement l'édition d'octobre du journal Latitude, exacerbent encore plus l'attitude des riverains tant il est étonnant de voir à quel point les propos de cette publication sont artificiels : un modèle de « communication pédagogique » qui utilise des mots justes mais formant des phrases totalement déconnectées de la réalité et donc inadmissibles pour les riverains qui apprécieraient qu'autant d'énergie, d'efforts et de moyens humains engagés par ACM pour la communication soient également dépensés pour développer et mettre en place des solutions aux problèmes des nuisances qu'ils subissent !

Grâce à l'action de nos élus et aux décisions ministérielles obtenues en 2008, les investissements en moyens techniques nécessaires ont été réalisés et ont donné lieu à la mise en place des outils de suivi des trajectoires, de capteurs de bruits, du contrôle par l'ACNUSA et au classement de l'aéroport de Cannes-Mandelieu en catégorie B.

Aujourd'hui, la déception concernant les contreparties agréées en CoCoEnvi 4/2015 peut se résumer comme suit :

- **Au sujet du contrôle nettement renforcé des trajectoires :** la trace des réalisations jets (« chevelus », voir annexe 3) de juillet août 2016 montre une dispersion beaucoup trop importante des trajectoires.

Cette réalité est très différente de la trace montrée dans les AIP et le briefing pilotes. Si lors de l'enquête publique en 2001 concernant cette trajectoire un tel schéma avait été montré, il est évident qu'il eut été rejeté par tous les élus et autorités.

Il apparaît que le comportement réel d'ACM et SNA-tour de contrôle est à l'inverse des directives CCE, et ACNUSA de limitation de la dispersion des trajectoires.

- **Au sujet de l'amélioration en cours des trajectoires:**
Le briefing pilotes reste trop peu incitatif, particulièrement pour la deuxième partie du « trombone ».

Les actions de communication d'ACM vers les pilotes restent très ponctuelles en préventif comme en correctif.

- **Au sujet de la préparation d'une nouvelle trajectoire :**

Les contradictions entre les propos d'ACM (probablement conformes à ceux de la DGAC) tenus dans Latitude et ceux tenus dans Nice -Matin ne peuvent nous rassurer.

Il est inouï de constater à quel point les trajectoires proposées par les pilotes en 2008 (trajectoires nord-est, y compris pré-travaillées avec Dassault et organisme national) puis 2013 (trajectoires nord ouest, y compris pré-travaillées avec SNA Nice) sont totalement absentes de l'analyse des possibles dans les présentations DGAC malgré nos remarques répétées.

Enfin, rappelons que des « alertes » sur la situation ont déjà été exprimées. Il est malheureusement significatif qu'ACM ait tout fait pour exclure du compte rendu de la CCE 12/2015 la présentation ADNA. Voir annexe 4, en particulier page 10/11.

Le cadre d'une bonne cohabitation entre ACM et ses riverains avait été tracé par M. Thillaud en septembre 2013 (cf annexe 5) ; le mettre en application apporterait de manière certaine un net progrès. Les problèmes sont solubles : les solutions, le plus souvent proposées par des pilotes eux-mêmes, sont trop peu écoutées.

Nous savons, monsieur le Préfet, pouvoir compter sur votre connaissance avancée du sujet et votre ferme volonté de remédier à la situation de « mal-être » des riverains de l'ACM.

Nous pensons que la situation peut être rattrapée grâce à des directives précises et claires que vous pourriez publier et que soit enfin respecté ce qui est dit et écrit.

Ceci pourrait s'associer d'un plan d'actions concret, et d'un point mensuel, chaque 15 du mois, fait à un comité de pilotage réduit (à désigner), qui aura pour mission :

- de mettre en place les moyens et solutions pour que, dès le printemps 2017, la situation soit nettement améliorée,
- qu'une nouvelle trajectoire résolve le problème de fond de la VPT dans un délai le plus court possible.

Nous restons à votre entière disposition pour toute clarification et contribution que vous pourriez désirer et vous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de nos sentiments respectueux les meilleurs.

Le président
JC Boschel