

Messages publics de l'article :

« Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes- Mandelieu »

Halte aux faux-semblants, par Philippe Lebourg , le 1er août 2015 à 19h46

Cette proposition d'arrêté est un parfait exemple d'opacité administrative, de double langage et de présentation biaisée.

Se rapportant aux normes de bruit (point 1, "mieux protéger les riverains de l'aérodrome") ; - il est évident pour quiconque a quelque notion de ce qu'un dB signifie que 13 EPNdB est une goutte d'eau dans l'océan de bruit qui résulte d'un décollage ou d'un atterrissage d'aéronef, même si le projet ajoute 3dB (soit un facteur de division supplémentaire par 2) au texte d'origine de l'ICAO (annexe 16, dont -soit dit en passant- aucun lien n'est fourni sur le site...) ; par conséquent, les "limitations" envisagées pour les aéronefs les plus bruyants ne compenseront vraisemblablement en aucune manière les ajouts notables de bruit pour les nouveaux départs et atterrissages, et ce même si l'article 1 du précédent arrêté ("L'aérodrome de Cannes-Mandelieu est interdit aux aéronefs assurant des transports commerciaux réguliers.") reste en vigueur. Il est donc tout à fait évident que la mesure de protection est totalement incohérente avec le point 2 qui conduira de facto à une utilisation plus importante de l'aérodrome et donc du bruit engendré.

Se rapportant au point 2 ("favoriser le développement économique") ; - rappelons que le but initial de l'arrêté dont ce projet vise la modification précisait : "il importe de limiter les conditions dans lesquelles les aéronefs peuvent utiliser l'aérodrome de Cannes-Mandelieu afin de maîtriser les nuisances que leurs évolutions peuvent occasionner au voisinage" et ne mentionnait aucunement un développement économique dont l'objectif était laissé à l'aéroport de Nice-Côte-d'Azur.

Concrètement, les documents fournis à la consultation ne permettent absolument pas de prévoir les évolutions de trafic ni les types d'aéronefs inclus de fait dans la nouvelle réglementation (car le texte du projet prévoit d'augmenter de plus de moitié le poids autorisé aux aéronefs par passage de la limite de 22t à 35t), laissant planer un doute consistant sur le service effectivement rendu à l'économie locale et l'identité des bénéficiaires de ce changement : quels touristes ("l'aérodrome de Cannes-Mandelieu doit être réservé aux besoins de l'aviation générale, et spécialement à l'aviation de tourisme" dicit l'arrêté en cours) auront-ils besoin d'un porteur de 35t?

Enfin, le développement économique est mis en relation avec l'utilisation plus fréquente de l'aérodrome et pour des porteurs plus lourds alors que les efforts de la société doivent aujourd'hui porter sur un développement soutenable, donc polluant moins (moins de CO2 dégagé) et utilisant moins de ressources non renouvelables (ici kérosène). La modification de l'arrêté visé par le projet entre donc en conflit direct à la fois avec les intérêts généraux de l'humanité, des peuples locaux et non locaux, et avec l'engagement de la France dans un mouvement en vue d'une réduction notable de son empreinte carbone, l'aviation étant un des très gros contributeurs au réchauffement climatique.

De fait, les éléments fournis à l'appréciation du public sont insuffisants pour justifier le 2ème point et montrent un conflit évident avec le 1er point et avec d'autres considérants d'ordre supérieur et attenant à la politique globale de la France en matière environnementale et son implication dans l'organisation de la conférence mondiale sur le climat.

La conclusion logique est que ***le projet doit être retoqué***, pour être éventuellement remanié et représenté avec davantage d'éléments d'information de sorte à pouvoir obtenir une autre appréciation.