

Participation du public – Synthèse des observations

Synthèse des observations du public sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu

Ce projet d'arrêté a été soumis à la participation du public du 27 juillet au 25 août 2015 en application de l'article L. 120-1 du code de l'environnement

1°) Nombre total d'observation reçue : 1

2°) Synthèse

L'observation formulée vise à demander le retrait du projet de manière à ce qu'il soit remanié.

L'intervenant estime notamment que :

- « cette proposition d'arrêté est un parfait exemple d'opacité administrative, de double langage et de présentation biaisée » ;
- « 13 EPNdB est une goutte d'eau dans l'océan de bruit qui résulte d'un décollage ou d'un atterrissage » ;
- « les "limitations" envisagées pour les avions les plus bruyants ne compenseront vraisemblablement en aucune manière les ajouts notables de bruit pour les nouveaux départs et atterrissages » ;
- « 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 ».

3°) Observation du public prise en compte dans le projet d'arrêté

Les différents points soulevés dans l'observation qui a été formulée n'ont pas été pris en compte.

1 - S'agissant de l'opacité administrative, il convient de souligner que le projet a été mené en toute transparence ; il a d'abord été présenté à la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Cannes qui l'a approuvé à l'unanimité. Il a ensuite été soumis à l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires qui a rendu un avis favorable le 8 juillet 2015 et il a, enfin, été mis en consultation publique.

2 - En ce qui concerne la marge acoustique des avions, il faut préciser que la marge de 13 EPNdB est supérieure à ce que prévoit la réglementation actuelle ; elle va même au-delà de ce que prévoit la réglementation future prévue par le règlement (UE) 598/2014 qui entrera en vigueur le 16 juin 2016. Ce règlement préconise en effet une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB jusqu'en 2020 puis inférieure à 10 EPNdB au delà de cette date. Au surplus, l'aérodrome de Cannes n'entre pas dans le champ d'application de ce règlement : le ministre chargé de l'aviation civile est donc particulièrement vertueux sur l'ensemble de cette question.

Concrètement, les avions qui présentent une marge de bruit inférieure à 13 EPNdB ne seront plus exploités sur l'aérodrome. Si ces avions sont remplacés, ils le seront par des appareils moins bruyants. Cette mesure vise donc à réduire les nuisances sonores y compris au décollage.

3 - Selon l'étude dite d'approche équilibrée qui a été réalisée par un cabinet indépendant, les mesures envisagées auront pour effet malgré le relèvement de tonnage autorisé de 22 à 35 tonnes, d'améliorer l'environnement sonore pour les riverains.

4 – La France prend d'autres mesures pour réduire son empreinte carbone et tel n'est pas l'objet de l'arrêté mis en consultation publique. Quant aux émissions de CO₂ de l'aviation, elles représentent environ 2% des émissions mondiales de CO₂.