

Trajectoire Nord-Ouest : le retour du collectif

Nouvel épisode dans le différend qui oppose l'ADNA06 et le collectif grassois. Au tour du second de répondre aux attaques du premier en clarifiant davantage sa position

À force de se tirer dans les pattes, auraient-ils oublié le but premier de leurs mobilisations ? Après les propos d'Albert Dauphin, secrétaire de l'ADNA06 [notre édition du mercredi 20 janvier], le jeune collectif de Grasse, nommé « Non à la nouvelle approche Nord-Ouest sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu », a souhaité répondre aux arguments avancés par l'association. « Sur l'abandon de la route actuelle, avance Benjamin Mazel, le représentant du collectif, l'ADNA utilise une réponse que j'ai adressée depuis ma boîte mail privée sur la messagerie du président, Pierre Monard. » Premier coup bas... Le mail en question évoquait plusieurs pistes proposées par le collectif. « Nous restons ouverts à toute solution permettant de réduire les nuisances de tous. Fermer la route actuelle VPT17 qui reviendrait donc

à fermer l'aérodrome, n'a a priori, jamais été dans l'optique de qui-conque, ni même de l'ADNA06, même si cela serait la solution pour les populations [...] Traitons d'abord de l'urgence ensemble : réduire les nuisances sur la route actuelle. »

« Dans le même sens que la CAPG »

L'argument du collectif reste inchangé : la nouvelle approche Nord-Ouest n'est pas une solution. « L'ADNA semble croire que cela réduirait les nuisances sonores des riverains déjà impactés. Nombreux sont les maires qui ont bien compris qu'elles ne seront pas réduites », rappelle le collectif, évoquant la motion adoptée à l'unanimité du conseil d'agglomération du Pays de Grasse, le 10 décembre 2020. Suivie par plusieurs motions dans les communes concernées. Cette voie est complémentaire à celle

existante et donc va créer de nouvelles nuisances. D'ailleurs, Richard Galy, maire de Mougins, confirme bien la volonté de répartir les charges dans Nice-Matin du 6 janvier 2021 [...] Albert Dauphin, prétend que le collectif défend ses intérêts privés. Le collectif abonde exactement dans le même sens que les élus de la CAPG. »

Benjamin Mazel en profite pour clarifier un point : le collectif reste apolitique, bien que des élus d'opposition de Grasse viennent porter sa voix. « Ils se sont inscrits sur ce groupe [Facebook] pour être informés comme tout le monde. Il n'y a pas de persona non grata. » Et le collectif ne s'arrête pas là. Albert Dauphin évoquait dans nos colonnes un combat « en toute transparence depuis dix ans. »

« Vraiment ? La seule chose évidente, c'est bien l'absence de transparence et de communication effi-

cace sur les populations impactées, reprend Benjamin Mazel. Si, il y a 10 ans, elles avaient été informées, je ne doute pas qu'elles auraient réagi aussi vigoureusement comme nous le faisons aujourd'hui avec la CAPG. »

Archive à l'appui

Comme un coup de grâce, le collectif revient sur l'ébauche du tracé Nord-Ouest suggéré par l'ADNA. La source ? Le site internet de l'association, très fourni en archives. « Votre courrier du 16/03/2018, archivé sur votre site web, à M. Patrick Cipriani, directeur de la DSAC, je vous cite : [...] une trajectoire d'approche par le Nord-Ouest a été testée et proposée par un commandant de bord chevronné usager de l'aéroport de Cannes Mandelieu en CoCoEnvi de juin 2017. [...] Nous vous demandons, monsieur le directeur, de vous approprier la mise

en chantier de cette procédure d'approche pour qu'elle puisse être menée à son terme avec la volonté d'aboutir à une solution satisfaisante rapide pour l'ensemble des parties concernées. [...] Et vous joignez en plus, un croquis, d'ébauche de la nouvelle route Nord-Ouest suggérée, très proche de celle qui a été expérimentée en octobre 2020. Si la DGAC a déjà une route pour faire atterrir ses avions, pourquoi aurait-elle proposé de sa propre initiative une nouvelle trajectoire à son activité ? La DGAC n'a donc rien demandé. »

Si les comptes sont pour l'heure réglés, il y a fort à parier que cette guerre sous les étoiles est loin d'être terminée. En attendant, le collectif Grassois se dote désormais d'un site internet (<https://acdc-pg.fr/>) dans lequel une pétition en ligne est disponible.

M. R.



La trajectoire Nord-Ouest, envisagée par la DGAC, cristallise les tensions entre ceux qui y sont opposés. (Photo Patrice Lapoirie)

Non, il n'y aura pas d'antenne-radar sur un terrain privé à Grasse

La rumeur a circulé sur les réseaux sociaux. « Un projet d'implantation d'antenne radar pour mieux guider les avions ! Des démarches sont actuellement entreprises pour implanter cette antenne sur un terrain privé proche du centre commercial de Saint-Jacques. » Après vérification auprès de l'aéroport Cannes-Mandelieu, il s'agirait d'une rumeur infondée. « En ce qui concerne le projet de cette nouvelle approche Nord-Ouest, il est à souligner qu'il s'agit d'un guidage satellitaire, ce qui est de ce fait sans nécessité d'équipement nouveau au sol. Cette rumeur d'installation d'une antenne-radar semble être totalement erronée », a expliqué Thierry Pollet, directeur de l'aéroport.

Peymeinade - Le Tignet : le réveil de l'Adepte

Puisqu'en plus de la cité des parfums, une partie du pays grassois semblerait aussi impactée par une éventuelle trajectoire Nord-Ouest, l'Adepte (association de défense de l'environnement de Peymeinade, Le Tignet et des environs) Nature s'exprime sur le sujet, par la voix de ses co-présidents, Marie Valet, Christine Gros Lambert et Xavier Mejias. Inquiets de la situation, ils assurent que « l'aéroport de Nice, qui gère aussi la plateforme de Mandelieu, a tout intérêt à ouvrir une nouvelle trajectoire. La société privée Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) espère développer le trafic de l'aviation d'affaire tout en libérant l'espace aérien au-dessus de la baie de

Cannes pour faciliter l'approche des gros-porteurs vers Nice. »

Cumul des nuisances

Évoquant les associations de riverains de l'aéroport – particulièrement l'ADNA – l'Adepte poursuit : « Elles devraient savoir que cette nouvelle procédure ne débarrassera en aucun cas la basse vallée de la Siagne des avions. Les riverains de l'aéroport auront autant d'avions au-dessus de leurs têtes. Ainsi que ceux de Grasse, Peymeinade, le Tignet, Spéracèdes, Tanneron et quelques communes du Var. »

Estimant que les « riverains de Cannes-Mandelieu ont accepté en connaissance de cause la proximité » d'un aé-

roport qui existe depuis 1931 et s'est développé « en même temps qu'arrivaient de nouveaux habitants » quelque part consentants – l'aéroport fait l'objet d'un Plan d'exposition au bruit annexé aux actes notariés et locatifs – l'Adepte se lance dans une comparaison : « Les habitants du moyen pays ont, eux aussi, accepté des contraintes en connaissance de cause, liées aux infinies difficultés de déplacement. »

« Les jets ne sont pas les bienvenus »

En échange ? « Ils espéraient un environnement plus naturel et plus calme. Alors, comment peut-on leur imposer une décision qui ajoute délibérément et sans leur consen-

tement de nouvelles et importantes nuisances ? »

Donnant raison à l'ADNA lorsqu'elle « reproche aux élus du moyen pays de ne pas s'être préoccupés du problème », les coprésidents contrebalancent : « Ceux de la basse vallée de la Siagne ne sont jamais montés au créneau pour soutenir une amélioration des déplacements dans le moyen pays », ciblant l'opposition de certains « à la réouverture de la ligne SNCF Cannes-Grasse. » Au-delà des nuisances, l'enjeu est « aussi environnemental, les jets privés n'étant pas les bienvenus à l'heure de la transition énergétique. » La preuve ? « La DGAC, décisionnaire en la matière, dépend aujourd'hui du Ministère de la transition

écologique. » Et parmi ses missions, on trouve celle-ci : « Veiller à réduire les nuisances, en particulier sonores et atmosphériques, générées par le transport aérien. » Et entretenir « le dialogue avec les élus et les représentants des riverains des aéroports. »

Réclamer, ensemble, la diminution du trafic

Ceci étant posé, quelles solutions ? Faire ce que font depuis des années les associations de défense de la basse vallée de la Siagne, « avec pertinence et compétence : manifester, négocier, surveiller et entraver le développement de la plateforme. » Caresse, puis coup de bâton : « Les mêmes qui ont réclamé et obtenu cette nou-

velle trajectoire qui envoie les nuisances chez leurs voisins. » Selon l'Adepte, elles pourraient « renoncer à cette revendication, exploitée par l'ACA et continuer à harceler leurs élus qui, malgré les apparences, ne soutiennent pas tous leur cause au sein de la CACPL. » Seul moyen qu'élus et habitants du pays grassois « appuient, soutiennent et pèsent à l'unisson de ceux de Cannes contre les services de l'État pour obtenir une diminution globale du trafic. »

Pour conclure, l'association assure avoir demandé à la sous-préfète, Anne Frackowiak-Jacobs, son intégration à la Commission consultative de l'environnement. Au 22 janvier, elle « attendait sa réponse. »

P. F.