

Version V4

RÉPONSE du collectif à l'interview accordé à Albert Dauphin, secrétaire général de l'ADNA06 (qui sera transmis au journaliste (Maxime Revello)

Co-rédaction : Benjamin Mazel & Nathalie Bouillart (représentants du collectif)

Concernant la position de notre collectif citoyen sur l'abandon de la route actuelle VPT17, l'ADNA utilise une réponse que j'ai adressé depuis ma boîte mail privée sur la messagerie du président de l'ADNA06, Pierre Monard, afin de proposer des solutions ensemble collectif et association – la première étant d'augmenter les redevances aériennes. Dommage que cela n'ait pas été cité. 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 à priori, jamais été dans l'optique de quiconque, ni même de l'ADNA06 (cf scot ouest, interview de l'ADNA du Nice matin du 14 juin 2019 ne le mentionne pas non plus), même si cela serait la solution pour les populations. Ce collectif s'est monté dans l'urgence pour contrer ce projet imminent, cela peut bien évidemment évoluer. Mais ce n'est pas le même combat, pas les mêmes impacts non plus (emplois). Traitons d'abord l'urgence ensemble : réduire les nuisances sur la route actuelle VPT17.

Nous avons affiché comprendre les nuisances vécues par les communes sous la trajectoire VPT17 (voir notre flyer impliquant toutes les communes déjà impactées et les futures qui le seraient avec cette nouvelle route) mais nous refusons cette nouvelle approche Nord-Ouest qui n'est pas une véritable solution. L'ADNA06 semble croire que cela réduirait les nuisances sonores des riverains déjà impactés. Nombreux sont les maires qui ont bien compris que les nuisances ne seront pas réduites. **Ils ont même rallié à l'unanimité le 10 décembre 2020 la motion du refus de cette nouvelle route aérienne. Cette voie est complémentaire à celle existante et donc va créer de nouvelles nuisances pour certaines (Adrets, Tanneron, Peymeinade, Grasse, Auribeau) et en rajouter de supplémentaires pour d'autres (Mouans-Sartoux, La Roquette, Pégomas). D'ailleurs, M. Richard Galy, maire de Mougins, confirme bien la volonté de répartir les charges dans son interview du Nice-Matin du 6 janvier 2020.** L'ADNA va devoir expliquer aux adhérents habitants Mouans-Sartoux, La Roquette, Pégomas que leur maire n'est plus favorable à la proposition de nouvelle approche Nord-Ouest de l'ADNA.

Mr Albert Dauphin, prétend que le collectif défend ses intérêts privés. Le collectif abonde exactement dans le même sens que les élus de la CAPG. (cf motion du 10 décembre 2020)

Vous êtes un association ADNA06 loi 1901 qui doit être représentative de toutes les communes des Alpes-Maritimes. Et vous encouragez à étaler le périmètre des nuisances aériennes sur le territoire de la CAPG. Le pays grassois porte déjà son fardeau (les vols à vue VFR passent déjà sur nos têtes avec altitudes et routes erratiques, ainsi que les hélicos, et ceux de la sécurité civile d'utilité publique). Vous n'en tenez pas compte.

L'ADNA06 veut faire croire aux lecteurs du Nice-Matin que les élus de l'opposition soutiennent de manière opportuniste notre collectif.

J'ai été informé du projet de la nouvelle approche en Octobre 2020 fortuitement. Vu l'enjeu et l'urgence, je décidais donc de créer le groupe facebook avec l'objectif affiché de comprendre, d'informer et de se défendre VITE contre le projet d'une nouvelle approche jets privés sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu avant qu'il ne soit trop tard. Une habitante de Grasse, m'a vite rejoint sur ce collectif pour m'aider puisque partant de zéro. Des élus d'opposition habitants de Grasse aussi impactés personnellement (et même d'ailleurs) se sont inscrits sur ce groupe pour être informés comme tout le monde. Il n'y a pas de persona non grata. Nous avons rencontré, en Décembre 2020,

3 élus d'opposition pour échanger. Certains ont fait remonter en conseil municipal, le sujet à Mr Viaud, maire de Grasse, qui s'est empressé de faire voter une motion en conseil communautaire à la CAPG. Tout le monde a donc fait son travail sur ce point. Le but initial étant d'informer les populations impactées et de faire réagir.

Transparence du projet, vraiment ? La seule chose évidente, c'est bien l'absence de transparence et de communication efficace sur les populations impactées sur ce projet réclamé "depuis 10 ans" par l'ADNA06. Depuis 10 ans, comment autant d'habitants et d'élus ont pu être plongés dans un tel coma pour ne pas réaliser ce qu'il se préparait. Quel projet étrange que celui qui n'implique pas toutes les parties prenantes et plus particulièrement : les populations survolées ? A moins qu'il y ait eu une certaine volonté de le cacher ? Car si, il y a 10 ans, les populations avaient été informées efficacement, je ne doute pas un seul instant, qu'elles auraient réagi aussi vigoureusement comme nous le faisons aujourd'hui avec la CAPG.

Concernant la nouvelle trajectoire que vous dites ne pas avoir inspiré à la DGAC, celà semble bien venir de l'ADNA pour preuve, votre courrier du 16/03/2018 archivé sur votre site web, à Mr Patrick Cipriani, directeur de la DSAC, sous-entité de la DGAC compétente sur ce sujet, 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.

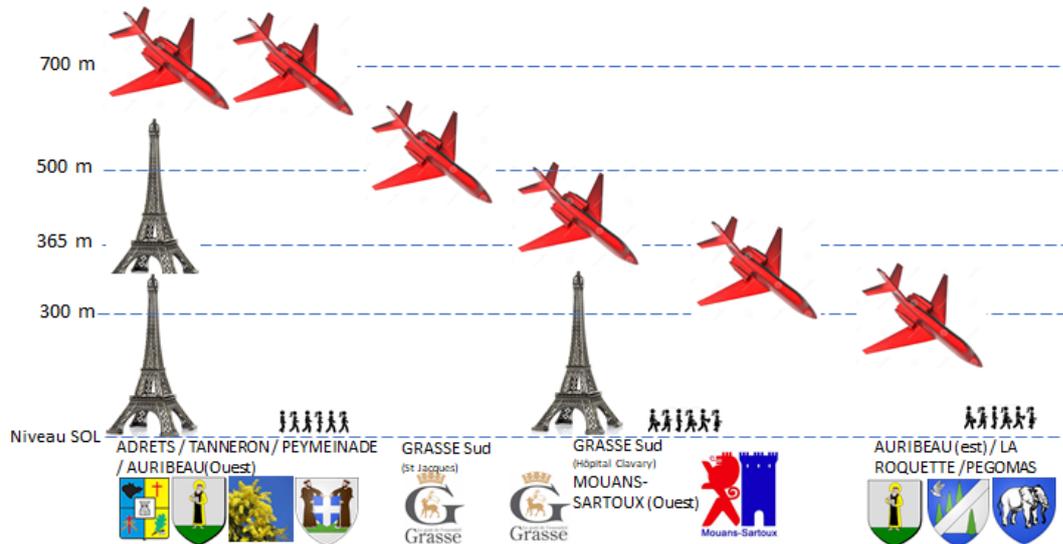
"[...] Nous vous demandons, monsieur le Directeur, de vous approprier la mise en chantier de cette procédure d'approche par le Nord-Ouest pour qu'elle puisse être menée à son terme avec la volonté d'aboutir à une solution satisfaisante rapide pour l'ensemble des parties concernées.. [...]"

Et vous joignez en plus, un croquis, d'ébauche de la nouvelle route Nord-Ouest suggérée à l'appui, très proche de celle qui a été expérimentée en Oct 2020 (voir plus bas).

La DGAC a déjà une route pour faire atterrir ses avions, pourquoi aurait-elle proposée de sa propre initiative une nouvelle trajectoire à son activité ? La DGAC n'a donc rien demandé.

Les avions empruntent actuellement un tracé à 600 m/sol d'altitude au niveau de Cannes pour atténuer les nuisances des riverains cannois. Pourquoi alors les faire voler en dessous de cette altitude chez nous (< 500 m / sol) dès la descente rapide sur Grasse Sud ? Le bruit et la pollution étant aussi fortement reprochés par les communes de l'actuel trajet. Cette nouvelle crée des nuisances contraires aux ambitions de l'ADNA06.

LA NOUVELLE APPROCHE EN PROJET : les vraies altitudes de survol / sol (en mètres) !
Fréquence possible : toutes 15 min en saison haute et période de congrès.



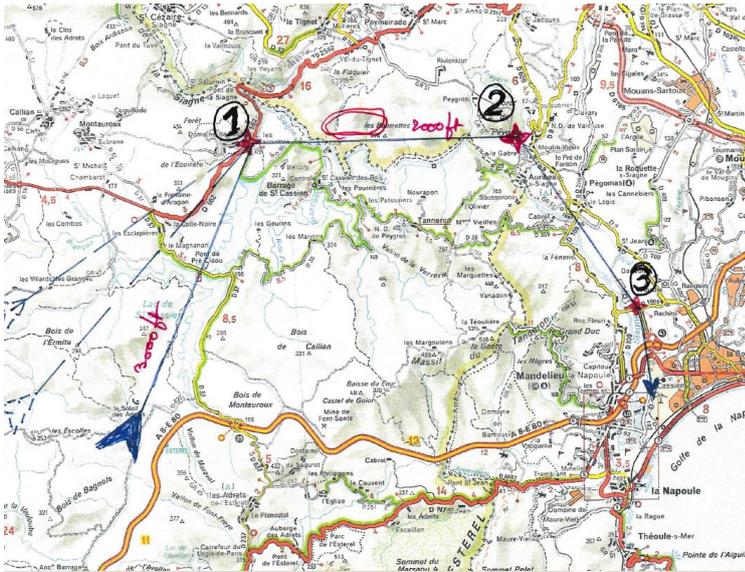
source documentaire : schéma produit à partir de la carte DGAC (projet de nouvelle route Nord-ouest RNP AR)

Enfin, Mr le secrétaire général de l'ADNA06, vous reprochez à notre jeune collectif de ne pas s'être soucié plus tôt des nuisances sonores et environnementales que vous connaissez sur les communes que vous représentez. Nous et les futures populations impactées ne les connaissons tout simplement pas puisque nous n'habitons pas dans ce périmètre.

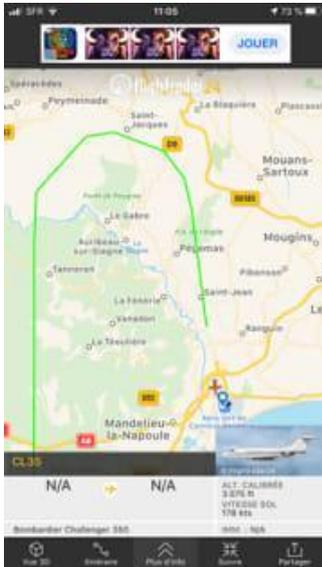
Notre collectif n'a que 2 mois, vous avez bien commencé un jour vous aussi. Excusez nous de notre jeunesse. Il pourrait par contre être possible de faire grossir vos rangs avec les membres de notre collectif. Il suffira d'abandonner ce projet non conforme à votre philosophie.

Comme beaucoup de membres du collectif, je suis venu, pour ma part habiter, Grasse Sud sur une zone avec comme critère n°1 le calme, que nous payons par des taxes importantes. Les actes notariés n'ont jamais mentionné l'existence d'un couloir aérien en projet, le prix des propriétés est en conséquence.

Tracé suggéré par l'ADNA06 (extrait du courrier de Mr Albert Dauphin à 16/03/2018, à Mr Patrick Cipriani, directeur de la DSAC, sous-entité de la DGAC)



Vol expérimental par la compagnie Netjets (tracé réel vert) mandaté par la DGAC. Oct 2020



AIP SUP FRANCE
ANNEXE / APPENDIX 2b AD 2 LFMD IAC RWY17 FNA RNP (AR)
CANNES MANDELIEU
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT B C
 ALT AD : 14, DTHR : 13 (1 hPa)
 Procédure réservée aux exploitants munis d'une approbation spécifique.
 Procedure reserved for operators holding a specific approval.

ATIS CANNES : 130.480 APP : NICE Approche / Approach : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (S) TWR : CANNES Tour / Tower : 118.625	(1) Secteur Ouest / West Sector (2) Secteur Est / East Sector	RNP AR APCH RF et/and GNSS requis/required	RDH : 49	VAR 2°E (15)
---	--	--	-----------------	---------------------------

