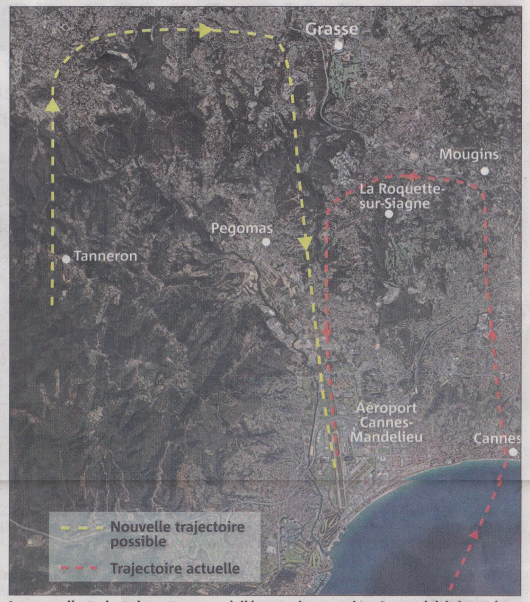
La trajectoire Nord-Ouest

Un nouveau couloir aérien a été testé pour l'aéroport Cannes-Mandelieu. Un problème pour des communes de l'ouest, dont Grasse, craignant d'être touchées, à leur tour, par les nuisances

Tout est parti d'une délibération « anodine » sur le plan de mobilité de la Ville de Grasse, le 8 décembre dernier. Les élus parlaient, alors, de vélos électriques. Lancé dans une digression, Patrick Isnard (RN) se fait le relais de riverains qui ont vu, quelques semaines auparavant, des *« avions passer au-dessus de leur tête. »* Assure avoir entendu parler d'une nouvelle trajectoire pour rejoindre l'aéroport de Cannes-Mandelieu, qui impacterait la commune en termes de nuisances. Du même genre qui alimente, depuis de très longues années, le débat des élus et associations du bassin cannois, aux prises avec les jets et la trajectoire VPT17, « en trombone ». Concluant son propos en demandant si les villes du littoral ne chercheraient pas, avec cette alternative – étudiée et proposée par ces dernières à la direction générale de l'aviation civile – à « refiler le bébé » à leurs voisins plus en amont. L'étincelle qui a mis le feu aux poudres. Deux jours plus tard, en conseil communautaire, le président Jérôme Viaud proposait une motion (adoptée à l'unanimité) pour dire « non » à la trajectoire Nord-Ouest. Le début d'une « guerre des airs » entre les deux territoires ? Le point sur le dossier avec les différents protagonistes.

PASCAL FIANDINO ET MAXIME ROVELLO
PHOTOS : ARCHIVES NICE-MATIN



La nouvelle trajectoire est encore à l'état embryonnaire. Ce tracé *(ci-dessus)* est donc une ébauche non officielle, permettant de se faire une première idée. À ne pas prendre au pied de la lettre donc. (Infographie Rina Uzan)

Deux communautés d'agglo, une seule vision ?

Si la polémique enfle depuis plusieurs semaines, Jérôme Viaud, président de la communauté d'agglomération du Pays de Grasse, l'assure : ce dossier le préoccupe depuis pas mal de temps. On n'en demandait pas moins du vice-président du Département en charge de l'environnement, accusé par ses détracteurs de s'être saisi du dossier seulement depuis que les nuisances générées par les tests de la trajectoire Nord-Ouest touchent le sud de la cité des parfums.

Les élus de l'opposition, eux, le questionnent sur la volonté commune des deux communautés d'agglomération de trouver une solution qui contenterait tout le monde. Martelant que *« les élus du bord de mer ne doivent pas dicter leur loi. »* Mais Jérôme Viaud le maintient : lui et David Lisnard, président de la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins, sont sur la même longueur d'onde.

« La CAPG et la CACPL travaillent ensemble et en parfaite phase sur la question de l'aéroport », soutient Jérôme Viaud. Interrogés par *Nice-Matin*, certains maires détaillent leurs positions ci-dessous...

Une trajectoire qui impacterait une autre partie du Pays de Grasse ? *« Impensable »* pour **Jérôme Viaud**. *« J'ai été très surpris, et le mot est faible, de constater que le sujet était inscrit à l'ordre du jour de la commission* [consultative de l'environnement] *en faisant état d'un retour sur les essais effectués en septembre dernier. À aucun moment les services de la DGAC n'ont pris la peine de se rapprocher des élus du territoire afin de les informer et de les associer aux démarches entreprises. On pourrait s'interroger sur l'absence de transparence et de concertation »*, a-t-il exprimé lors de la dernière commission consultative de l'environnement. Et le président du Pays de Grasse de faire voter une motion en conseil de communauté contre le projet de trajectoire Nord-Ouest, suivi par les communes d'Auribeau-sur-Siagne et Mouans-Sartoux qui, dans leurs conseils municipaux respectifs, ont également voté une motion. À Grasse, un collectif citoyen, qui a vu le jour sur les réseaux sociaux a diffusé un tract contre cette nouvelle approche.

« Ce n'est pas qu'une question de trajectoire mais d'environnement », détaille Jérôme Viaud dans un entretien accordé à *Nice-Matin*. *« Un trajet Paris-Cannes-Mandelieu représente l'équivalent d'un an de consommation énergétique d'un foyer, pour une heure de voyage. Ces avions de "confort" qui transportent très peu de personnes, c'est une pratique d'un autre temps à l'heure où nous parlons d'empreinte carbone et de contrat de transition écologique. Je suis vice-président du conseil départemental délégué à l'environnement, si je n'incarne pas cette transition, je suis à côté de la plaque. Je travaille sur le sujet depuis juillet, je ne voulais pas médiatiser cela mais j'y suis contraint car d'autres veulent s'attribuer le mérite de ce combat. Je veux porter aussi une réflexion sur la diminution des rotations et le tonnage. Je ne veux pas m'opposer au territoire de Lérins, il faut travailler ensemble. »*

> **« Pas qu'une question de trajectoire »**

Le président de la CAPG soupçonne également cette trajectoire *« d'être un leurre »*, mettant en avant le système de navigation satellite à 210 000 euros *[l'ADNA avance un chiffre inférieur, voir page de droite Ndlr]*, indispensable pour emprunter la nouvelle trajectoire.

Mais par son coût important, tous ne pourront pas se doter de cet équipement ce qui induirait l'utilisation des deux trajectoires.

Une crainte partagée par **Florence Simon**, maire de Pégomas. *« Les deux trajectoires seront complémentaires*, tranche-t-elle. *La seconde ne supprimera pas la première. On ne doit plus passer à côté du fait de préserver notre environnement. On a vendu aux précédents maires que la seconde trajectoire allait moins impacter. Ils y ont cru autant que l'ADNA mais à l'analyse de ce qu'il se passe aujourd'hui, Mouans-Sartoux continuera d'être impacté, La Roquette et Pégomas le seront doublement, par la colline et dans la plaine. Il faut comprendre que l'aéroport veut faire tourner son affaire et que la DGAC veut développer des lignes. Ils n'ont donc pas intérêt à nous associer à leur réflexion. »*

Sur la vision différente des communautés d'agglo, Florence Simon estime qu'il *« ne faut pas entrer dans ce jeu-là. »* *« Ça a peut-être été le cas il y a longtemps, mais ce n'est plus d'actualité car nous avons tous compris que la seconde trajectoire ne réglera pas le problème et qu'il faut une vision plus globale. David Lisnard et Jérôme Viaud sont dans une position d'unité. »*

« Notre peur est légitime, constate **Christian Ortega**, maire de la Roquette-sur-Siagne. *Cela fait 25 ans que j'entends dire que le nombre de survols va diminuer. D'un autre côté, on ne peut pas demander la fermeture de l'aéroport. À une époque où nous devons soutenir l'économie, on ne peut décider de la mort d'une structure. Sur la question de la trajectoire, il faut un sursis à statuer et prendre une décision en ayant toutes les informations. »*

Alors, dans le bassin cannois, on en pense quoi, de cette trajectoire Nord-Ouest ? Président de la CACPL, **David Lisnard** rappelle : *« Elle avait été demandée par plusieurs communes, notamment du bassin de vie grassois, qui avaient sollicité la ville de Cannes pour les aider à mettre en œuvre cette expérimentation. »* Il assure qu'elle peut ainsi être *« intéressante, à condition de réduire les nuisances et non pas de les augmenter. »* Pas du tout contre, donc, le président… Il tempère, néanmoins : *« Toutes ces questions doivent être étudiées de façon rationnelle et en transparence avec les maires et les populations. »*

> **« Elle peut être intéressante »**

Par ailleurs, il salue les mesures validées par Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux Transports, pour la réduction des nuisances sonores liées à l'activité de l'aéroport (sanctions pour non-respect de la réglementation, plus de contrôles pour les hélicoptères et tours de pistes, observation des vols *in situ*). Parmi lesquelles l'utilisation des technologies de pointe (guidage satellitaire) permettant de limiter le périmètre de survol des zones habitées. Dans un courrier au ministre, il fait aussi part de sa demande réitérée de réunion, en présence de l'ADNA 06, afin d'échanger sur les axes d'amélioration restants pour réduire le nombre d'habitants impactés par les survols. Parmi lesquels, la trajectoire Nord-Ouest ?

Maire de Mougins depuis 2001, **Richard Galy** connaît bien le sujet, la commune étant largement impactée. Il fait partie de ceux qui ont poussé pour l'étude de cette trajectoire Nord-Ouest. Difficile, dès lors, d'être contre.

fait décoller les craintes

Anne Frackowiak-Jacobs : « Le plus important, ce sera l'étude d'impact »

La sous-préfète calme le jeu. Placée, quelque part, au cœur du propos de la CAPG et de sa motion, Anne Frackowiak-Jacobs fait le point sur l'étude d'une alternative à la trajectoire actuelle.

Celle-ci s'inscrit dans une volonté de *« réduire l'impact des nuisances générées. »* Sujet compliqué, dans une région où mer et montagne se côtoient. *« Il y a aussi les contraintes liées aux lignes aériennes de l'aéroport de Nice, et celles liées au pilotage. Quand on parle de décollages exclusifs par la mer, c'est méconnaître les règles de pilotage. »* Premier recadrage.

« Ces essais, c'est l'affaire des pilotes »

Rappelant que les propositions de tests ne datent pas d'hier – une convention avec la compagnie Net Jets avait été passée par la DGAC dès 2019 – elle indique : *« J'ai réuni les élus concernés le 6 juillet 2020 et Jérôme Viaud était là. Il devait être au courant de cela même avant, puisque Jacques Pouplot* [ancien maire de la Roquette-sur-Siagne] *participait aux commissions consultatives de l'environnement avant cette date. »*

La commission suivante, le 25 novembre, permettait, elle, de présenter le résultat des tests. *« Quand le président de la CAPG dit qu'il n'a pas été associé aux essais… Je ne peux pas le mettre dans l'avion. Ces essais, c'est l'affaire des pilotes. Pour voir si la trajectoire est possible en termes de vol. »*

« J'essaie de travailler en toute transparence »

Pour elle, ce qui est vraiment important, c'est l'étude d'impact à venir. *« C'est elle qui, sur le terrain, dira si c'est faisable ou pas. Le cahier des charges est en cours de rédaction avec la DGAC et, quand il sera prêt, il sera présenté aux élus et aux associations. Ensuite, il faudra trouver un cabinet d'études. Quoi qu'il en soit, on ne prendra pas de décisions sans consultations. »*

Assurant avoir mené des groupes de travail depuis son arrivée à la sous-préfecture en avril 2019 – ce que Pierre Monard, président de l'ADNA, confirme – Anne Frackowiak-Jacobs promet : *« J'essaie de travailler en toute transparence, avec élus et associations. Personne ne nie les nuisances. L'an passé, nous avons beaucoup limité les tours de pistes, par exemple. »*

Trouver un équilibre entre économie et cadre de vie

Si elle dit comprendre les *« inquiétudes de Jérôme Viaud »*, il faut, pour autant, trouver *« un équilibre entre économie et cadre de vie »* : *« Cet aéroport, ce sont 500 emplois, plus ceux qui sont induits. Il a un intérêt certain pour beaucoup de chefs d'entreprise, pas seulement des touristes qui vont dans les hôtels de Cannes. »*

Alors, cette trajectoire Nord-Ouest pourrait bien être une partie du compromis recherché : *« Il y aurait moins de foyers impactés, sur Mougins et Le Cannet notamment ; alors, oui, ça toucherait en partie le sud de Grasse, qui ne l'est pas actuellement. Mais il n'y a aucun survol à basse altitude et ça concerne seulement les jets, équipés en instruments de guidage satellitaire, soit, pour l'heure, environ 10 %. On estime à dix ans le laps de temps pour qu'ils soient tous équipés. »* Pas demain la veille, donc…

Aucune décision « avant la fin du 1er semestre 2021 »

Et, si cette nouvelle trajectoire existe un jour, là aussi, ça prendra du temps [plusieurs années, avait dit Yves Tatibouët, directeur de la sécurité pour le Sud-Est à la DGAC, en juin 2019].

Concernant l'étude d'impact, *« aucune décision ne sera prise avant la fin du 1er semestre 2021 »*, précise la sous-préfète.

Le chiffre

4 537

C'est le nombre de foyers qui seraient impactés par les nuisances avec la trajectoire « satellitaire », à savoir celle qui était à l'essai en octobre-novembre. À titre de comparaison, **11 768 foyers** le sont actuellement **avec la trajectoire VPT17, dite « en trombone »**, mise en service en 2002 pour les jets. Des chiffres à prendre avec précaution, puisqu'issus d'une étude sonore théorique de la DGAC. L'étude d'impact permettra d'apporter une estimation plus précise.

Ça gronde dans le Var

Si les élus de l'Ouest des Alpes-Maritimes font entendre leur voix *[voir page précédente]*, de nouveaux acteurs entrent dans la danse. Le président de la communauté de communes Pays de Fayence, René Ugo, a cosigné un courrier avec le député du Var, Fabien Matras, à l'attention du ministre délégué aux transports Jean-Baptiste Djebbari. Ils expliquent leur *« inquiétude »* sur le sujet. *« La présence de l'aérodrome Fayence-Tourrettes est une chance pour notre territoire mais le cumul des différentes nuisances, notamment celles issues d'autres aérodromes, est difficilement supportable pour de nombreux riverains. […] Il semble qu'aujourd'hui une autre approche soit expérimentée et qui impacte fortement notre territoire en survolant plusieurs communes. Un tel changement qui conduirait à une augmentation forte des nuisances, sur un territoire déjà très impacté, pour un aérodrome situé sur un autre département, suscite beaucoup d'incompréhensions, d'autant qu'aucune information officielle n'a été délivrée. Monsieur le Ministre, nous vous demandons de bien vouloir demander aux autorités de l'aviation civile de prendre en compte nos difficultés en organisant une concertation qui pourrait associer les élus et la société civile. »*

« Il ne s'agit pas de basculer totalement de la VPT 17 actuelle à celle-ci. » Pour lui, point d'opposition des territoires, mais *« une répartition des charges. »* Pourtant, il assure comprendre la position de Jérôme Viaud. *« Face à ce qui lui a été montré, comment pouvait-il être d'accord avec ça ? »*

Le maire de Mougins estime que *« l'expérimentation a été mal présentée »* au président de la CAPG par la DGAC. Il s'explique : *« Sur le schéma, la trajectoire a été mise carrément sur Grasse et laisse penser que beaucoup d'habitants seront impactés. »* Ce qui n'est pas le cas ? *« Dans l'idée, elle passe plus à l'ouest et plus au sud*, indique-t-il. *Le but, ce n'est pas qu'il y ait moins d'impact ici, pour qu'il y en ait davantage plus haut. C'est qu'il y en ait le moins possible… »*

Autre point *« oublié »* : la hauteur de l'approche. *« À Grasse, ils passeraient à 3 000 pieds* [915 m], *et non à 2 000* [610 m] *comme c'est le cas à Pibonson, notamment. L'impact sonore, avec un tel écart, est bien différent… »*

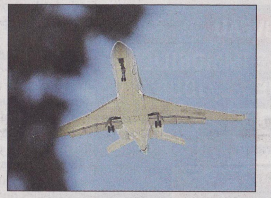
Rappelant que CAPG et CACPL sont réunies au sein du pôle métropolitain Cap Azur et que le sujet des nuisances aériennes fait partie intégrante du Scot (schéma de cohérence territorial) Ouest, Richard Galy promet : *« On discute et on travaille ensemble sur de nombreux sujets, dont celui-là. »*

Pour lui, donc, ce sont les méthodes de la DGAC qui ne sont *« pas très élégantes, avec une présentation à l'emporte-pièce. »* S'interrogeant sur la volonté de l'instance – *« est-ce que c'est : les élus ne sont pas d'accord, donc on ne fait rien ? »* – il assure : *« La DGAC ne nous opposera pas sur ces sujets. »* Unis, donc. Mais pas contre la trajectoire Nord-Ouest…

Pour l'ADNA, la « Nord-Ouest » est un « pis-aller »

Créée fin 1999, l'ADNA (association de défense contre les nuisances aériennes), qui rassemble près de 1 600 adhérents bénévoles, lutte, depuis, pour limiter l'impact de l'activité de l'aéroport sur le bassin cannois. Impact multiplié par le passage du tonnage des jets de 22 à 35 tonnes, en 2015. Elle décompte, depuis 2018, plus de 45 000 plaintes en ligne.

Elle est, ainsi, l'un des initiateurs de cette trajectoire Nord-Ouest. Alors, forcément, le veto de la CAPG a provoqué une réaction. *« On n'en est pas spécialement promoteur, mais, à ce jour, c'est la seule alternative à la VPT17 »* explique le président, Pierre Monard.



Où était la CAPG pour Mouans, Pégomas et la Roquette ?

Un « pis-aller », donc, puisque ni *« les élus de la CAPL, ni ceux de la CAPG n'ont jamais remis en cause l'activité de l'aéroport, tant sur le plan local qu'en l'inscrivant dans le contexte actuel du réchauffement climatique. »* Des luttes menées par les édiles pour réduire les nuisances, oui ; pas pour *« la suppression de toute activité aérienne au-dessus des zones habitées »*, volonté ultime de l'ADNA. Qui s'étonne, par ailleurs, que, jusqu'à présent, la CAPG ne se soit *« jamais engagée pour défendre La Roquette, Pégomas et Mouans-Sartoux. »* Et attend que les deux agglomérations décrètent que les deux seules alternatives acceptables sont : imposer départs et arrivés des jets par la mer – en limitant, pour cela, très fortement, le trafic ; ou, carrément, en interdire la fréquentation.

En attendant, l'ADNA se penche sur le concret : l'étude de cette trajectoire Nord-Ouest. Et défend celle-ci : *« Pour les compagnies, c'est la trajectoire d'avenir. Dire que le trafic va s'intensifier, c'est une supputation : la capacité de l'aéroport demeure limitée. Le système de navigation à 200 000€, c'est pour les avions de ligne. Un jet, c'est plutôt 100 000. Voilà, on essaie de se mettre en retrait du débat. On laisse les politiques faire leurs affaires, on laisse la DGAC et la sous-préfète travailler sur cette alternative. Et advienne que pourra… »*