

• Antibes : 1, place Guynemer, 06 600 Antibes. Tél. : 04.92.90.40.50. E-mail : antibes@nicematin.fr

• Cannes - Grasse : 35-37, rue des Suisses, 06 400 Cannes. Tél. : 04.93.06.37.50. E-mail : Cannes : cannes@nicematin.fr - Grasse : grasse@nicematin.fr

• Abonnements et publicité : Tél. : 36.63. (prix d'un appel + 0,15 €/min)



ARRIVÉES PAR LA MER : ÇA TOMBE À L'EAU ?

Piste d'amélioration pour limiter le survol et les nuisances aériennes dans les bassins de Cannes et Grasse, la hausse des atterrissages des jets par la mer a été abordée à la réunion publique de l'ADNA 06. Certitude : la mise en place ne sera pas une partie de plaisir... **P 11**

Cannes-Grasse

nice-matin
Mardi 13 juin 2023

11

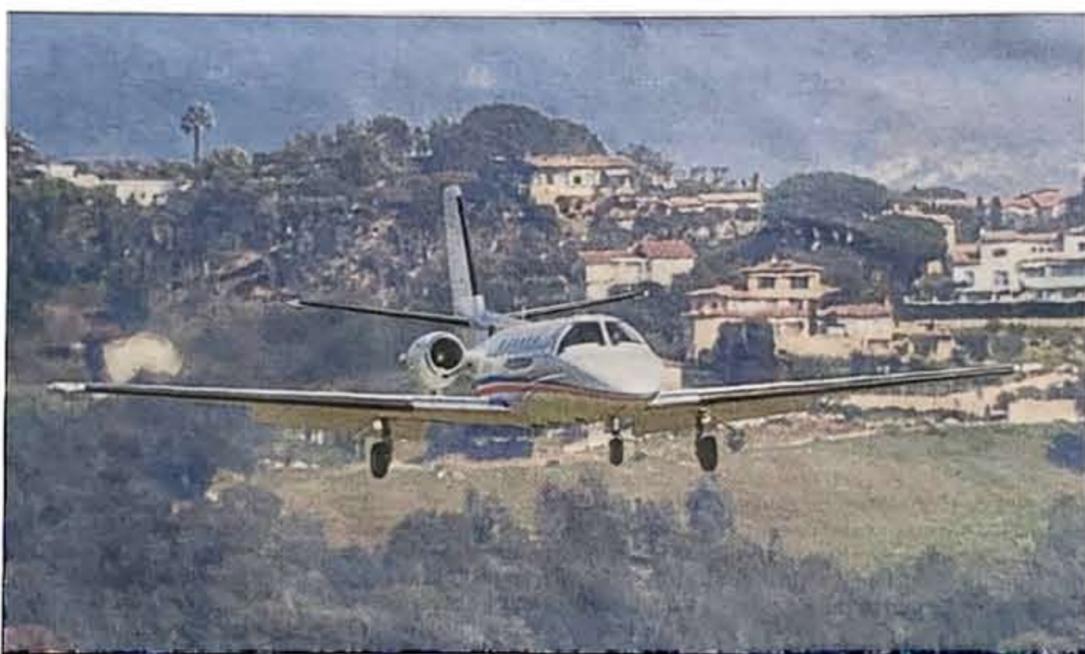
Atterrissages par la mer : du plomb dans l'aile ?

La réunion publique de l'ADNA à La Roquette l'a démontré : source d'espoir pour limiter les nuisances des jets, la hausse des atterrissages par la mer ne sera pas un long fleuve tranquille...

La piste semblait dégagée, et puis... La réunion publique organisée par l'ADNA (1) a rassemblé une centaine de personnes à l'espace culturel et sportif du Val de Siagne, à La Roquette. À l'ordre du jour : un bilan de l'activité récente des jets à l'aéroport de Cannes-Mandelieu - « avec un week-end de Pentecôte chargé et près de 300 plaintes recensées le 29 mai », précise le président de l'ADNA, Raymond Grinneiser. Au centre du débat, surtout, l'étude du bureau CGX, dont les résultats ont été présentés en février par la députée Michèle Tabarot et le maire de Grasse/président de la CAPG, Jérôme Viaud. Si l'étude d'une trajectoire Nord-Ouest alternative à l'actuel « trombone » (VPT17, mise en place en 2002) a « été mise à l'écart, ce que l'on déplore », reprend Raymond Grinneiser, la hausse potentielle des atterrissages par la mer a, elle, offert un espoir aux populations survolées pour une limitation des nuisances aériennes.

Quel impact sur l'aviation légère ?

Des atterrissages par la mer que l'ADNA « réclame depuis 20 ans. L'étude CGX a montré que c'était possible, mais c'est un gros chantier technique. » Selon les analyses réalisées



Mise en avant par l'étude commandée par l'agglomération de Grasse, la possibilité de hausse des atterrissages par la mer semble, visiblement, bien compliquée à appliquer. (Photo Sébastien Botella)

par l'association en juillet 2022 et mars 2023, « en prenant compte des conditions météo, de vent et de trafic similaires à des atterrissages réalisés par la mer, près de 60 % des atterrissages par la VPT17 auraient pu se faire par la mer. » Dit comme ça, ça paraît simple. Oui mais voilà... Ces atterrissages des jets par la mer auraient un impact non négligeable sur le reste de l'activité. En premier lieu, celle de l'aviation légère, qui représente plus de la moitié des vols à Can-

nes-Mandelieu. « C'est sûr, ça risque de râler », concède, d'ailleurs, Raymond Grinneiser. Si ce n'était que ça...

Des conditions « presque jamais » réunies

Présente à la réunion, une contrôleur aérienne à la tour de Cannes-Mandelieu a refroidi l'ambiance. Expliquant, d'abord, « que la grande majorité des jets sont équipés d'instruments de navigation par satellite, ce qui a provoqué l'ire de la salle - « Ça fait des années

qu'on nous dit le contraire », tempête Florence Simon, maire de Pégomas - la contrôleur assure : « Si l'on ne prend pas en compte la petite aviation, on pourrait tout faire par la mer, si les conditions météo concordent. Ce qui n'arrive presque jamais. » Mais aussi : « Si un jet arrive par la mer, aucun trafic ne peut se faire à partir de la côte ; ça n'arrive jamais à Cannes. » Voilà, ça, c'est dit. Et ça vient prouver qu'effectivement, la hausse des atterrissages par la mer ne sera pas un long fleuve

tranquille...

« Vous venez de démontrer qu'il n'y a pas de solutions, donc », s'émeut ainsi un homme dans le public. Une dame, du tac au tac : « Si, il y en a une : fermer l'aéroport. » Là, deux visions s'affrontent. « C'est la première fois qu'on a un début de solution, souligne le maire de La Roquette, Christian Ortega. Ne tirons pas trop sur la corde, car l'aéroport ne fermera pas, hormis accident grave. Et puis, je ne veux pas empêcher les gens de travailler.

Alors, avançons sur les solutions possibles. » Dans le public, un homme éructe : « Ça fait 20 ans qu'on nous dit ça. On cherche à noyer le poisson là... »

« On ne peut plus attendre... »

Son voisin enchaîne : « Vous dites d'y aller progressivement ; O.K., mais il faudrait qu'il se passe quelque chose... On vient de voir que le trafic augmente, que les 35 t ne font pas moins de bruit que les 22 t. Alors, je sais bien que faire fermer un aéroport, c'est long. Mais on ne peut plus attendre... » Il le faudra bien, pourtant. En attendant que l'étude CGX soit présentée au sous-préfet - « un rendez-vous est prévu fin juin », livre un attaché parlementaire de Michèle Tabarot - apte à faire avancer la piste des atterrissages par la mer, Raymond Grinneiser annonce : « Nous demanderons une étude d'impact de la trajectoire alternative à CGX. Mais aussi le retour aux jets de 22 t [passage à 35 t en 2015] car les contreparties annoncées à l'époque par l'aéroport [moins de nuisances, engagement pour l'étude d'une trajectoire alternative] n'ont pas été respectées. » Là aussi, bien du courage...

PASCAL FIANDINO
pfiandino@nicematin.fr

1. Association de défense contre les nuisances aériennes.