



NUISANCES AÉRIENNES : ÇA GRONDE !

Depuis plusieurs mois, les plaintes concernant le trafic de l'aéroport Cannes-Mandelieu explosent littéralement. Insatisfaits des échanges avec les autorités, associations, riverains et élus se mobilisent pour obtenir des solutions.

Nuisances aériennes:

Depuis l'arrivée des 35 t et la fin de la limitation des mouvements, les plaintes explosent à propos du trafic de l'aéroport Cannes-Mandelieu. Associations, riverains et élus se mobilisent

Il sont des milliers, dans le bassin cannois, à avoir développé une phobie de l'avion. Sauf que, pour eux, pas besoin de prendre place à bord. Être en dessous suffit à leur peine... Si la problématique des nuisances aériennes engendrées par le trafic de l'aéroport Cannes-Mandelieu n'a, fondamentalement, rien de nouveau, la grogne, elle, s'intensifie. Elle coïncide, peu ou prou, à la disparition des limitations de mouvements annuels et le passage du tonnage maximum de 22 à 35 t – plus de gros avions, plus de bruit... Ainsi, dans une intervention à l'Assemblée nationale en février 2017, Michèle Tabarot, députée de la 9^e circonscription, avançait une hausse des plaintes de 157 % entre les étés 2016 et 2017. En février, l'ADNA06 annonçait, elle, avoir recueilli 3 000 plaintes en quatre mois. Associations, riverains et, par ricochet, élus: tous commencent – à des degrés différents de revendications – à se lasser de ne voir aucune solution poindre à l'horizon. Ces derniers attendent, au moins, de la DGAC une étude des alternatives proposées. Sans succès. Mais ils assurent qu'ils ne lâcheront pas. Les voix s'élèvent, la colère gronde. C'est, pour l'heure, peut-être moins bruyant qu'un moteur à réaction, mais...

PASCAL FIANDINO
pfiandino@nicematin.fr



(Photo archives C. B.)

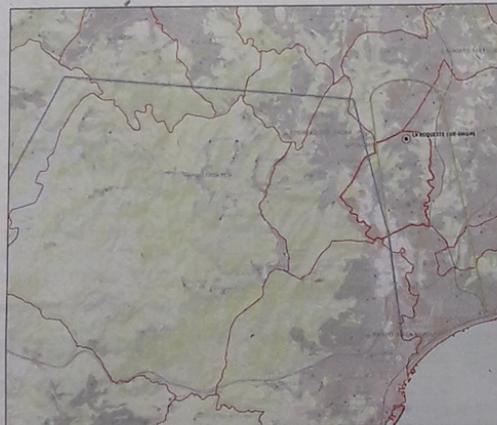
Le souhait des élus? « Que la DGAC étudie la possibilité d'une trajectoire alternative »

S'il n'a pas le monopole des nuisances, Jacques Pouplot, maire de La Roquette-sur-Siagne est, néanmoins, bien placé pour évoquer le sujet.

Située dans l'axe de la piste et, donc, de la trajectoire d'atterrissage, sa commune – tout particulièrement le sud et le quartier Saint-Jean – est, chaque jour, survolée par plusieurs dizaines d'avions. « Notre problème, ce sont les jets, qui passent à 200-250 m d'altitude. Nous avons, de plus en plus régulièrement, des réclamations de la population. D'ailleurs, durant la fête patronale [du 25 au 27 août], devinez de quoi on m'a le plus parlé... Il y a un vrai sentiment de dégradation de la situation, notamment avec le passage du tonnage de 22 t à 35 t [depuis le 1^{er} octobre 2015]. Et, évidemment, le fait que les trajectoires ne sont pas toujours scrupuleusement respectées. »

« Nous obtenons des réponses exaspérantes »

Là, il élargit aux communes voisines, également touchées par le problème. « On nous dit parfois que c'est de notre faute, que l'on ne fait rien. Il faut bien comprendre que nous, les élus, tentons de trouver des solutions mais nous n'avons



S'il indique qu'il n'est « pas le porte-parole de tous les élus concernés », Jacques Pouplot, maire de La Roquette-sur-Siagne, assure: « Nous sommes tous d'accord sur les propositions à faire pour tenter d'améliorer la situation. » À gauche, un graphique présentant la trajectoire actuelle, dite « en trombone » (en vert) et, en bleu, une ébauche de la trajectoire Nord-Ouest que les édiles espèrent voir étudier par la DGAC.

pas toutes les cartes en main. » Évoquant les deux interlocuteurs sur le sujet, l'édile épargne l'aéroport: « À l'inverse de certaines voix, nous ne voulons pas la fermeture de l'aéroport. On comprend la vocation économique, qu'ils ne veulent pas avoir de problèmes avec leurs clients, même s'ils pourraient sanc-

tionner davantage. Je répète: même si, évidemment, ça ne nous arrange pas, on comprend. »

On ne peut pas en dire autant concernant la DGAC (direction générale de l'aviation civile), qui cristallise les ressentiments. « Mougins, Mouans-Sartoux, Le Cannet, Cannes, La Roquette... Nous avons tous

envoyé des courriers à la DGAC. Et, ce qui nous agace au plus haut point, ce sont les réponses reçues. Elles sont exaspérantes... »

« Prêts à aller jusqu'au ministère »

Ainsi, Jacques Pouplot indique que les élus concernés sont d'accord

sur la solution préconisée: une trajectoire Nord-Ouest, passant notamment par le lac de Saint-Cassien pour arriver par le nord d'Auribeau-sur-Siagne. « Cela survolerait beaucoup moins de monde que la trajectoire actuelle. En été, il y a près de 100 000 personnes des-sous... »

Dans sa réponse, donc, la DGAC a jugé qu'une telle éventualité manque de caractéristiques visuelles. Là, l'élu s'émeut: « Le lac de Saint-Cassien, on ne le voit pas en avion? Et l'hôpital de Grasse? Et le chapiteau de notre école de cirque? Sur la trajectoire actuelle, les repères visuels sont un immeuble à Cannes et une colline. C'est plus facile de distinguer un immeuble d'un autre? Ou une colline? »

S'il assure envisager « la complexité d'une telle démarche » et n'attend pas « des changements en un claquement de doigts », Jacques Pouplot répète: « On demande simplement que la DGAC daigne, au moins, étudier cette trajectoire alternative. » Et prévient: « Les élus sont mobilisés et on ne lâchera pas. Nous sommes prêts à créer une délégation et à aller au ministère [de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports] comme ce qui a été fait en 2009 pour le classement en catégorie B. »

le bruit de la colère

Pour l'ADNA06, le combat se poursuit

Près de 1500 adhérents, des milliers de plaintes récoltées – plus de 3000 comptabilisées pour la seule période novembre 2017-février 2018 – et une activité de tous les instants... Certainement que l'ADNA06 (association de défense contre les nuisances aériennes) se passerait bien d'une telle popularité. Oui, mais voilà...

«Sincèrement, c'est de pire en pire. Il y a de plus en plus d'avions qui ne respectent pas les trajectoires, soupire Albert Dauphin, qui a succédé à Jean-Claude Boschel en janvier à la tête de l'association. Ça fait plus de 15 ans qu'on nous promet des alternatives, des solutions miracles, mais...»

À l'instar de ce qu'explique Jacques Pouplot, l'ADNA a jugé infructueux les échanges amorcés avec «la présidence du directoire d'aéro-

ports de la Côte d'Azur, la DSAC Sud-Est» ainsi qu'avec «la direction de l'aéroport.»

Alors, elle a contacté la DGAC à Paris. Appuyé par les courriers successifs des élus, de Pierre Aschieri (maire de Mouans-Sartoux) à Jacques Pouplot, en passant par David Lisnard (maire de Cannes), Marie Louise Gourdon (conseillère départementale, adjointe à Mouans-Sartoux) et Richard Galy (maire de Mougins).

« Une épée de Damoclès »

«On a demandé à repartir de zéro dans les discussions, à avoir de nouveaux interlocuteurs. On a reçu une réponse en juillet, quatre mois après, où l'on nous a indiqués, en gros, de prendre notre mal en patience, souligne Albert Dauphin. Nous avons également écrit à Nicolas Hulot [mi-

nistre de la Transition écologique et solidaire... encore jusqu'à hier], la lettre ayant été remise par Michèle Tabarot [maire du Cannet et députée de la 9^e circonscription] en juillet. Dans la foulée, Richard Galy a également écrit, en insistant sur les problèmes de sécurité.»

Le président de l'ADNA, en écho notamment à l'accident d'avion en juin 2015 à La Roquette qui n'avait, heureusement, fait aucune victime, compare «ces avions qui survolent une zone à forte densité de population, avec des écoles, des stades, des entreprises» à «une épée de Damoclès.»

Avant d'énumérer les autres nuisances: «Le bruit, évidemment, des moteurs et de l'aérodynamique. Notamment les gros jets qui suivent la trajectoire VPT 17, en trombone – et qui ont tendance à couper. Ils survolent La Bocca, Le Cannet, Mougins, Mouans-Sartoux, La Roquette. Même Pégomas est un peu gêné. Il y a aussi la pollution avec ces énormes diesels, qui n'ont ni pots catalytiques ni filtres et dégagent des particules toxiques. Enfin, il y a, quoi qu'on en dise, un effet parallèle sur la valeur de l'immobilier.»

Réunion d'information le 11 septembre à Mougins

Si, jusqu'en 2015, une charte limitait à 10000 les mouvements annuels – donc 5000 avions – cette restriction n'est plus d'actualité, comme celle des 22 tonnes. Et l'ADNA avance un chiffre de «14000 mouvements» pour 2018,



Albert Dauphin (au centre) président de l'ADNA06 depuis janvier, entouré de ses vice-présidents, Jean-Claude Boschel et Laurent Simon. (Photo P. L.)

dont la majorité en été, logiquement. «Il faut multiplier par cinq par rapport à l'hiver.»

Si le nœud du problème demeure la fameuse trajectoire VPT 17, utilisée depuis 2002 et dont l'association a «du mal à comprendre la légitimité», son président met en avant un problème plus récent: «On reçoit de plus en plus de plaintes au niveau de La Bocca par rapport aux hélicoptères.»

Face à ce ras-le-bol, la commune de Mougins, associée à l'ADNA, a placé, il y a quelque temps déjà, une banderole en ville pour dire «stop aux nuisances» aériennes.

Parallèlement, une enquête est en cours pour prendre la température chez les administrés (1). Une réunion d'information se tiendra, enfin, le 11 septembre à 18h30 à l'école primaire Saint-Martin. «Le lobby aéroporuaire et aéronautique est puissant, ce n'est pas un combat facile, conclut Albert Dauphin. Et la privatisation des aéroports de la Côte d'Azur n'arrange rien. Mais les choses ne peuvent s'améliorer que grâce à une action citoyenne, alors...»

1. Habitants de Mougins, deux adresses sont disponibles pour adresser vos doléances: stopauxavions@villedeougins.com et plaintes-mougins@adna06.fr



Une banderole pour dire «stop aux nuisances aériennes» a été placée, il y a quelques semaines, dans le centre-ville de Mougins. (Photo P. L.)

« Le calme était notre grand luxe »

Habitante de Mougins depuis 1986, «juste sous le couloir aérien», Nane Lacroux – qui a adhéré à l'ADNA06 – nous a transmis une lettre ouverte concernant l'aéroport Cannes-Mandelieu. Contactée, elle se souvient, à regret, «du chant permanent des oiseaux, criquets et cigales en été.» Un rêve qui, d'après ses dires, s'est transformé en «cauchemar quotidien». «Notre grand luxe, c'était le calme. Désormais, toutes les 8 ou 9 minutes, il y a un avion qui nous passe au dessus.» Ses griefs? Les mêmes que ceux des milliers d'autres personnes qui se sont manifestées: «La pollution et le bruit.» Sa solution, écartée par la crainte de voir le site poursuivre son développement? Radicale... «Il faut fermer l'aéroport, devenu trop grand et trop développé en pleine zone urbaine. Pourquoi sacrifier des milliers de personnes au profit de quelque intérêt privé? Il pourrait être déplacé.» Et appuie son propos sur le cas de Santa Monica (Californie) où, face à la pression des riverains et des élus, la décision a été prise de fermer l'aéroport d'ici 2028. Elle propose la construction d'espaces verts, d'hôtels ou résidences, «afin de donner une attractivité accrue pour toute la région. Cela créera des emplois stables et une activité économique dont les retombées profiteront à toutes les communes de la vallée.»

Michel Perichon, pilote: « Le terrain idéal pour une approche Nord-Ouest »

Ancien commandant de bord et instructeur avec plus de 20000 heures de vol au compteur, Michel Perichon est le premier à avoir évoqué l'approche Nord-Ouest, dont fait état Jacques Pouplot. Il nous en explique les avantages. «Ça limiterait les nuisances avec très peu de population survolée. Nous avons le terrain idéal pour une approche B-RNAV Visual, utilisée dans beaucoup de pays. Elle consiste à une approche aux instruments et une phase finale à vue. Elle permet de s'affranchir de beaucoup de contraintes. Mais la DGAC ne veut pas en entendre parler. Il ne s'agit pas d'annuler la VPT17 [trombone]. La solution, pour moins de nuisances, ce serait d'avoir une alternance d'approches. Pour arriver Nord-Ouest, il suffit de trois points GPS et on est bon. Il y a donc une facilité de mise en œuvre et d'autres avantages: la réduction du temps de vol à l'arrivée vers



Cannes-Mandelieu et aucune interférence avec le trafic en approche sur Nice ou au départ de Cannes-Mandelieu. Je ne comprends pas pourquoi on ne peut pas, au moins, faire l'essai de cette procédure. Qui est bien moins coûteuse que les approches par satellite qu'évoque la DGAC à l'avenir, où il faudra rééquiper les avions. Pour un pilote, l'approche Nord-Ouest est quelque chose de facile et de concret...»

Contactée hier, la DSAC Sud-Est, qui dépend de la DGAC, n'a pas donné suite à notre demande.

Ce que dit la DGAC

Cependant, dans la réponse adressée à l'ADNA, elle livre plusieurs éléments de compréhension. «Le bilan d'une étude concernant les nouvelles trajectoires d'approches alternatives [...] a été présenté au cours de la CCE [commission consultative de l'environnement] le 29

septembre 2016.» Pour l'approche Nord-Ouest, «une étude spécifique a été réalisée par le service de la navigation aérienne sud-est [...] l'analyse des deux hypothèses retenues fait ressortir des non-conformités majeures par rapport aux caractéristiques de longueur, de repère visuel ou de pente des trajectoires requises.» Il apparaît ainsi que «seule une procédure dite satellitaire de nouvelle génération pourrait permettre [...] une alternative par l'ouest, sous réserve de faisabilité. Pour ces raisons, une expérimentation n'est à ce stade pas envisageable.» La DGAC conclut en mettant en avant les mesures de réduction des nuisances déjà prises, en favorisant les atterrissages par la mer, l'ajout d'un point de repère supplémentaire, l'élévation de 200 pieds [61 m] de la trajectoire trombone ou encore la sensibilisation des pilotes à l'évitement des zones d'habitation.