

Nouvelle trajectoire : LaREM souhaite « élever le débat »

Énième épisode dans le prolifique débat autour de la nouvelle trajectoire Nord-Ouest. Alors que l'approche pour l'arrivée des jets à Cannes-Mandelieu, expérimentée à l'automne, nourrit les crispations dans le pays gras-sois (plusieurs communes étant potentiellement impactées par les survols) et donne lieu à de vifs échanges entre le « collectif citoyen » de la cité des parfums et l'Adna, les comités de LaREM (La République en Marche) Cannes, Mandelieu et Le Cannet s'invitent dans la danse. Avec la volonté de prendre « un peu de hauteur » et d'éviter « l'opportunisme politique et la démagogie » inhérente au sujet « dès qu'une échéance électorale pointe son nez » soutient Pascale Vaillant, co-animatrice avec Norbert Spiteri. Et ce « depuis que l'aérodrome existe, transformé en aéroport d'affaires », en parallèle de l'expansion urbaine, « pour ne pas dire la bétonisation, qui a déformé tant de nos villages » créant un « linéaire construit et mité, de Cannes à Grasse. »

« Seule l'Adna s'est battue depuis 30 ans »

Présente à la création de l'Adna, « en tant qu'associative », Pascale Vaillant assure que seule celle-ci – ensuite rejointe par l'Adec (association de défense de l'environnement et du cadre de vie) de Mandelieu et le Sid (syndicat d'initiatives et de défense) de Cannes-la-Bocca – s'est battue « depuis 30 ans pour améliorer la situation. » Une « pugnacité » qui a abouti à une charte et des réglementations « qui n'existent pas ou peu en France. » Elle liste la suppression « des vols de nuit » transférant une partie du trafic – et des nuisances nocturnes – vers Nice. Ou la limite géographique de l'espace aéroportuaire (140 ha) – annihilant les possibilités d'agrandissement –, la participation à l'Acnusa (1), l'augmentation des hauteurs de survol...

Des avancées « très fortes et très peu mentionnées par ceux qui se sont exprimés dernièrement. » Mesures dont une



L'éventuelle approche Nord-Ouest pour les jets à destination de Cannes-Mandelieu continue de nourrir le débat. (Photo Patrice Lapoirie)

restait à explorer – « et souvent évoquée à la CoCoEnvi (2) » : la trajectoire Nord-Ouest, qui « impacte beaucoup moins de population. »

« Cet aéroport a-t-il encore un devenir pour un monde d'après ? »

Trajectoire qui a, donc, été expérimentée et dont « nous ne connaissons toujours pas les conclusions. Mais, on connaît bien ça en France : il faut toujours crier avant d'avoir mal. » Appelant à la « vigilance », les comités LaREM entendent cependant « poser les vraies questions. » Avec une interrogation centrale : « Cet aéroport, qui profite surtout à un public de privilégiés, a-t-il encore un devenir pour un monde d'après ? »

Question : qu'est-ce qui mène, aujourd'hui, Pascale Vaillant – adjointe à l'environnement dès 2007 sous les mandatures de Bernard Brochand et David Lisnard et, donc, présente à la CoCoEnvi où la fermeture de l'aéroport n'a jamais

été évoquée – à une telle conclusion ? « On a peut-être atteint une limite. Je me demande si la pertinence économique est toujours valable dans le temps... »

Évoquant un site de 140 ha qui « donne sur la mer, dans la continuité de la basse vallée de la Siagne », elle interroge : « Pourquoi ne pas imaginer un projet créateur d'emplois mais plus en phase avec les enjeux environnementaux, dans le contexte de dérèglement climatique ? L'aéroport est là depuis si longtemps [1931] qu'on a jamais pensé à autre chose... Les gens se posent des questions ; nous, les politiques, devons nous en poser aussi. »

Quoi qu'il en soit, elle ne voit pas « en quoi la bataille des trajectoires va faire avancer la réflexion. » Réflexion qu'il faut « pousser sur le fond et voir si l'on doit continuer avec l'aéroport... ou pas. »

P. F.

pfandino@nicematin.fr

1. Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaire.

2. Commission consultative de l'environnement.