

HISTORIQUE AEROPORT DE CANNES-MANDELIEU :

Quelques dates repères

Avant propos : ce document n'a pas d'autre ambition que d'apporter quelques repères temporels et factuels qui sont de nature à alimenter la réflexion sur le projet très controversé de création d'une nouvelle approche de l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Il a été constitué à partir de diverses sources, dont Wikipédia, auxquelles des lignes voire des paragraphes ont été empruntés.

Des commentaires personnels ont été ajoutés dans les deux dernières sections.

1931

Le 30 août 1931 est créée la **société anonyme de l'aéroport de Cannes-Côte d'Azur** chargée de la mise en place d'un aéroport sur les communes de Cannes et Mandelieu.

1937

Dans la foulée des nationalisations décidées par le Front populaire, l'aéroport de Cannes-Côte d'Azur devient aéroport d'État. Il est géré par le Secrétariat de l'Air. À cette époque, c'est le seul aéroport de la Côte d'Azur.

1945

Les collines entourant l'aéroport ne permettent pas l'atterrissage des gros porteurs d'après-guerre et ceux qui équipent les flottes modernes.

L'aéroport est ainsi consacré au trafic national et international commercial non régulier, ainsi qu'aux avions privés et prend alors le nom de "Cannes-Mandelieu".

1956

L'aéroport est administré jusqu'en 2008 par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice-Côte d'Azur à qui l'État l'avait concédé en 1956. Sa mission est de gérer et d'adapter en permanence cet équipement à la demande économique de la région. L'Aéroport Cannes-Mandelieu peut ainsi remplir pleinement sa vocation de plateforme d'affaires et de tourisme de la Côte d'Azur.

Afin de limiter les nuisances générées par la plateforme, une charte de l'environnement signée par l'exploitant en 2003 limite à 10 000 les mouvements annuels de jets.

2008 - 2014

En 2008, la concession est transférée à la société anonyme Aéroports de la Côte d'Azur (**ACA**), créée à cet effet le 28 décembre 2006.

L'ACA administre également l'Aéroport de Nice-Côte d'Azur ainsi que celui du Golfe de Saint-Tropez à partir de 2013.

L'Etat français est actionnaire majoritaire de la société dont il détient 60% des parts.

Le nombre de mouvements des appareils atterrissant à Cannes-Mandelieu est toujours limité à 10 000 et leur poids maximum fixé à 22 tonnes, ce qui est suffisant pour accueillir les jets privés.

2015 “ Levée de restrictions des conditions d'utilisation de l'aéroport“

Le nombre de mouvements d'avions n'est plus limité et le poids maximum des aéronefs est relevé jusqu'à 35 tonnes, ce qui peut permettre l'accueil des moyens courriers (90 passagers environ).

2016 – 2019 “Privatisation de l'ACA ; un tournant aux lourdes conséquences !“

- Un décret officialise la privatisation de l'aéroport de Nice Côte d'Azur et la vente de la participation des 60 % de l'Etat au consortium AZZURA qui devient l'actionnaire majoritaire de la société ACA.
- MONACO prend une participation dans le consortium franco-italien AZZURA. En faisant l'acquisition d'une partie du troisième aéroport de France, la principauté espère faire venir sur ses terres plus de monde à fort pouvoir d'achat.
- Les liaisons par hélicoptère entre l'aéroport de Cannes-Mandelieu et Monaco ou encore St-Tropez se développent.
- Un projet d'une voie d'approche nord-ouest passant par le Var et le Moyen pays grassois, en supplément de la trajectoire VPT17 existante, est proposé en Commission Consultative de l'Environnement (juin 2017). Présenté comme une voie de délestage de la trajectoire VPT17 sources d'importantes nuisances, ce projet est ardemment soutenu par l'Association de Défense contre les Nuisances Aériennes générées par l'activité aéroportuaire de Cannes-Mandelieu (ADNA06). En fait, ce discours cache surtout l'opportunité que représente ce projet pour le groupe aéroportuaire de doubler le trafic des jets, notamment en haute saison. Cela en totale contradiction avec l'objectif et l'intérêt des riverains excédés par les nuisances des aéronefs, mais en parfaite adéquation avec la logique de la privatisation de cette société, de la levée des restrictions en terme de nombre et du tonnage des avions, de la recherche de l'accroissement du chiffre d'affaires de l'exploitant AZZURA et, par ricochet, celui des financiers/affairistes locaux et de leurs obligés.

Il est clair que « le toujours plus de profit » est l'objectif sacralisé à peine voilé des consortiums et autres groupes privés. Arrêter le bras des financiers s'impose mais n'est pas chose facile. C'est à l'Etat que cette tâche revient puisque garantir la sécurité et le bien vivre des citoyens est l'une de ses missions régaliennes et que la puissance publique détient, in fine, le pouvoir décisionnaire.

2020 – 2021 “Une bataille décisive“

Puissante offensive du littoral pour faire rapidement aboutir le projet irresponsable d'approche nord-ouest

Alors que :

- (a) la population est épuisée et angoissée par un contexte politique, social et sanitaire dégradé,
- (b) l'ACA s'est engagé à atteindre l'objectif de zéro émission de CO2 sans compensation d'ici 2030 (*au moins en affichage*),
- (c) le projet est à l'opposé des impératifs climatiques, sanitaires et de la qualité de vie,

le littoral fait fortement pression sur les services administratifs et les ministères compétents, acquis à l'idéologie euro-libérale décomplexée, afin qu'ils fassent rapidement avancer sa faisabilité et sa réalisation concrète !

Combats politiques et associatifs du moyen pays grassois et de ses soutiens contre ce projet inacceptable et contre toute fausse alternative

Ce qui améliorera significativement et durablement la qualité de vie dans nos régions c'est d'œuvrer, sur la base d'une stratégie collective unifiée et propulsive, à l'émergence d'un débat participatif et délibératif fondé sur l'intelligence collective, l'humanisme et l'universalisme.

Les combats menés aujourd'hui par les élu.e.s et les associations citoyennes des territoires menacés par le nouveau survol sont sociétaux en nature, justes, méthodiques et rigoureux. Ils sont excellemment détaillés sur le site « <https://acdc-pg.fr> » de l'Association Citoyenne de Défense du Calme – Azur (ACDC-AZUR) que le lecteur est vivement invité à consulter.

Pour qu'ils soient victorieux, ils doivent être soutenus et renforcés par des mobilisations citoyennes déterminées, étendues si possible au bassin cannois et autres secteurs impactés aujourd'hui et dont les populations aspirent, elles aussi, à des conditions environnementales de qualité. Elles n'en seront que plus efficaces.... et la raison l'emportera.

NE LÂCHONS RIEN !

Grasse, le 14 mai 2021

Paul Monmaur