

PASSERELLE

Le magazine Environnement d'Aéroports de la Côte d'Azur

NICE • CANNES • SAINT-TROPEZ

BIOCARBURANT : DE L'HUILE DE FRITES DANS LES RÉACTEURS



L'AÉROPORT EN TRANSIT

Procédure 04 : un nouveau départ

L'AVION AUTREMENT

L'envol de l'aviation électrique

LE TERRITOIRE EN ACTION

Le tourisme azuréen se fait label



AÉROPORTS
DE LA CÔTE D'AZUR

**« Fais de ta vie un rêve,
et d'un rêve, une réalité. »**

Antoine de Saint-Exupéry



ÉDITO

La préservation de l'environnement est l'enjeu le plus important de notre époque. C'est un défi collectif qui nous engage tous, ensemble. Chaque geste compte, s'il est constructif. Chaque pas est porteur d'espoir, s'il engage les autres à le suivre. C'est le sens que nous voulons donner à votre nouveau magazine, Passerelle : être le trait d'union entre tous ceux qui œuvrent à la lutte contre le dérèglement climatique, valoriser les bonnes actions pour ne pas laisser le désespoir l'emporter sur l'ambition de dessiner un monde durable.

Les Aéroports de la Côte d'Azur ne sont pas exempts de critiques. Nous le savons, le transport aérien représente entre 2 % et 3 % des émissions de gaz à effet de serre. Mais il est aussi le secteur industriel qui a le plus intensément pris la mesure de ses responsabilités et progressé dans la décarbonation de ses activités. Ce n'est pas une raison pour ne plus rien faire. Au contraire. Quand votre mission est de relier les territoires, vous avez aussi le devoir de préserver la qualité de vie au sein de ces territoires.

Passerelle vous donne donc rendez-vous chaque trimestre pour vous rendre compte, en toute transparence, des progrès réalisés par les aéroports de Nice Côte d'Azur, de Cannes Mandelieu et du Golfe de Saint-Tropez. Il n'y a pas de confiance en l'avenir sans constat honnête du présent.

Mais Passerelle, qui succède aujourd'hui à La Lettre aux Riverains, pour l'Aéroport Nice Côte d'Azur, et à Latitude, pour Cannes Mandelieu, nourrit une ambition plus large : révéler, mettre en lumière les innovations, les initiatives, les bonnes pratiques de tout un chacun. Mettre à l'honneur tous ceux qui, comme nous, ont l'ardente volonté de développer durablement notre belle région et d'en rendre la vie plus belle, plus douce. Passerelle est ainsi fait pour eux et avec eux, comme un lien entre tous les Azuréens concernés par le devenir de leur territoire, un pont entre le présent et l'avenir, le début d'un beau voyage : la transition écologique.

Sans optimisme béat mais sans dénigrement stérile, Passerelle se veut le média enthousiaste pour témoigner qu'il est possible de construire, ensemble, un avenir durable au sein de notre territoire tout en agissant à son développement et à son rayonnement.

Bonne lecture!

PS: ce média est le vôtre, alors n'hésitez pas à nous proposer des sujets, des témoignages ou à réagir à nos articles par mail (passerelle@cote-azur.aeroport.fr)



Franck Goldnadel
Président du Directoire
d'Aéroports de la Côte d'Azur

QUI ?

PASSERELLE est édité par Aéroports de la Côte d'Azur

Directeur de la Publication : Franck Goldnadel, Président du Directoire

Directeurs de la Rédaction : Isabelle Vandrot, Chef du Département Développement Durable et Environnement, et Hélène Navarro, Directrice de la Communication

Rédacteurs et suivi technique : Corinne Ercolano et Aymeric Staub, Direction de la Communication — **Rédaction et mise en page :** Luna Moth — **Impression :** Aéroports de la Côte d'Azur — **Photos :** J. Kélagopian / Adobe Stock

Document édité
selon le Label



N° ISSN : en cours
N° EISSN : en cours
Juin 2022 - N°01



À CIEL OUVERT

Il vous a manqué ? Qui donc ? Le monde, bien sûr ! Parce qu'il faut bien l'avouer, ces deux dernières années, il n'a pas toujours été facile de le parcourir. Fort heureusement, ce temps-là est derrière nous. Le réseau estival 2022 de l'Aéroport Nice Côte d'Azur en témoigne avec plus de cent destinations différentes, dont neuf liaisons long-courriers. Un record !

Après deux étés sans pouvoir traverser l'Atlantique, la conquête du Nouveau Monde est de nouveau possible. Air Transat et Air Canada vous amènent ainsi à Montréal, le point de départ idéal d'un joli séjour québécois. Vous préférez croquer Big Apple ? Pas de souci ! Trois compagnies opèrent désormais la ligne Nice-New York : Delta Airlines (Aéroport John F. Kennedy), La Compagnie et United Airlines (Aéroport de Newark). Et par le jeu des correspondances, c'est tout les États-Unis qui s'offrent aujourd'hui à vous.

Du goût pour l'exotisme ? Filez vers le golfe Persique avec quatre destinations au choix : Dubaï avec Emirates, Koweït City avec Kuwait Airways, Bahreïn avec Gulf Air et Abou Dabi avec Etihad Airways. N'hésitez pas à prolonger votre voyage vers l'Asie et l'Océanie, grâce aux hubs de ces compagnies.

Un vent de nouveauté souffle aussi dans le ciel européen. Il vous entraîne vers Reykjavik et les geysers islandais grâce à Icelandair. Wizz Air vous dépose à Cluj, l'une des plus jolies villes roumaines, et à Tirana, la capitale albanaise. La Sardaigne a également la cote : après Olbia, easyJet rejoint Alghero au nord-ouest de l'île, tandis que Volotea se pose à Cagliari, au sud. Iberia vous offre l'une des perles de l'Espagne : Valence. British Airways vole vers Southampton et Air France vers la Crète et Héraklion, sa capitale. Un point commun à toutes ces destinations : le plaisir de la découverte.



À TABLE !

Parce que les insectes pollinisateurs jouent un rôle essentiel dans l'équilibre du milieu naturel, l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez leur a aménagé un véritable garde-manger. Ce printemps, il a en effet semé un mélange de plantes mellifères sur une parcelle de 25 m², située à l'entrée de l'aérogare. Fenouil, colza, moutarde (photo ci-dessus), tournesol et sauge sont désormais au menu des abeilles sauvages, coccinelles et autres papillons. Un repas garanti 100 % naturel grâce à des semences biologiques et un entretien en mode « zéro phyto-sanitaire ». En effet, pour lutter contre les nuisibles, l'aéroport tropézien a préféré construire son propre hôtel à insectes avec des bois récupérés sur le site.

PAS PERDU POUR TOUT LE MONDE

L'Aéroport Nice Côte d'Azur a de la suite dans les idées... Après avoir convaincu plusieurs de ses commerces de nouer des partenariats avec le Secours Populaire et l'application Too Good To Go en vue de limiter le gaspillage des denrées alimentaires périssables, il vient d'ouvrir un autre terrain de chasse au gaspi. Cette fois, c'est du côté des Postes Inspection Filtrage que ça se passe. Jusqu'ici, les passagers qui oubliaient de retirer de leurs bagages à mains les objets interdits (outils, objets contendants, liquides, aérosols et gels de plus de 100ml...) n'avaient que deux choix : la consigne ou la destruction. Or, depuis le 1^{er} mars, une troisième option s'offre à eux : le don aux Restaurants du Cœur. Pour l'instant, ce partenariat avec la célèbre association créée par Coluche n'est qu'expérimentale. Mais, vu ses résultats, elle devrait perdurer. Les agents de sûreté ont en effet collecté plus de mille objets en quelques semaines : des flacons de parfum, des bouteilles d'huile d'olive, des conserves, des cosmétiques... Soit un peu de plaisir pour ceux qui sont trop rarement à la fête.



TERMINAL 1 COMME NEUF

Des goodies, des bons d'achat, des parts de socca offerts aux passagers, un terrain de pétanque au cœur de la salle d'embarquement et beaucoup de sourires: dimanche 27 mars, l'Aéroport Nice Côte d'Azur et ses partenaires ont fêté la réouverture du Terminal 1 dans une ambiance on ne peut plus joyeuse. Il n'avait fonctionné, en effet, que partiellement, l'été dernier, durant quelques semaines. Cette fois, le Terminal 1 reprend pleinement du service, l'ensemble de ses installations, des salles d'embarquement aux commerces, en passant par les salons VIP, étant fonctionnel.

Mieux : il revient sur le devant de la scène en grande forme. L'Aéroport Nice Côte d'Azur a profité de cette longue parenthèse, liée à la pandémie de Covid-19, pour offrir à son aérogare historique une grande cure de jouvence. Sonorisation, climatisation, éclairage, tri-bagage, parkings avion, passerelles : il a multiplié les grands et petits chantiers pour offrir aux passagers comme aux compagnies qui les transportent, une qualité d'accueil et de service optimale. «J'ai l'impression que nous ouvrons un nouveau terminal », se félicitait Franck Goldnadel, président d'Aéroports de la Côte d'Azur, au terme d'une ultime visite sur le site.

Cerise sur le gâteau : une toute nouvelle centrale de production thermique remplace les anciennes chaudières au gaz. Grâce à une boucle d'eau tempérée, elle récupère les calories des eaux usées d'Haliotis, la station d'épuration de Nice, pour chauffer l'ensemble du terminal. À la clé, plus de sept cents de tonnes de CO2 en moins chaque année !

L'AÉROPORT EN TRANSIT

CE QUI EST FAIT, CE QUI RESTE À FAIRE

La lutte contre le réchauffement climatique s'intensifie et Aéroports de la Côte d'Azur assume sa part du combat. Comment ? En tendant vers un bilan carbone net zéro sans compensation. En promouvant la mobilité douce auprès de ses passagers comme de ses salariés. En triant et valorisant ses déchets.

L'entreprise azuréenne a déjà remporté quelques victoires, mais il lui reste encore plusieurs batailles à mener pour boucler tout à fait sa transition écologique.

Il fait tourner des bus électriques et prête des vélos à ses salariés. Il utilise les eaux usées des Niçois pour chauffer ses passagers. Il plante des milliers d'arbres pour absorber du carbone et installera prochainement des centaines de poubelles de tri pour mieux valoriser ses déchets. Depuis des années, le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur multiplie les initiatives pour réduire drastiquement son empreinte



**« En 2019, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a diminué
ses émissions de CO₂, en valeur absolue, de 4,4 %
et Cannes Mandelieu de 20 %. »**

Isabelle Vandrot, Aéroports de la Côte d'Azur



écologique. Son prochain défi ?
« *Le photovoltaïque, très certainement, pronostique Isabelle Vandrot, Chef du Département Développement Durable et Environnement d'Aéroports de la Côte d'Azur. Notre électricité est déjà verte, mais nous avons la volonté d'en produire une partie. Nous étudions actuellement plusieurs projets en ce sens.* »

Il est un autre gros challenge qu'Aéroports de la Côte d'Azur entend relever dans les mois qui viennent : accompagner la transition écologique. « *Notre poids économique, notre expertise, notre expérience sont des atouts que nous mettons au service de cette cause, le plus souvent possible, explique Isabelle Vandrot. Nous multiplions les partenariats pour promouvoir une aviation décarbonnée. Nous glissons systématiquement dans nos appels d'offres des "attendus" environnementaux ambitieux pour inciter nos fournisseurs à toujours plus d'écoresponsabilité. Nous nous associons ou relayons de nombreuses actions positives. Le dernier exemple en date ? Notre engagement au côté de la CCI Nice Côte d'Azur pour promouvoir Consum Less auprès des commerces de nos plateformes. Ce label européen prône un tourisme durable à travers la réduction des consommations d'eau et d'énergie, la diminution de la production des déchets ou encore la valorisation des produits locaux. Nous œuvrons pour que plusieurs commerces de l'Aéroport Nice Côte d'Azur soient labélisés dès cet été.* »

DECARBONATION LE COMPTEUR À ZÉRO

La décarbonation est l'épicentre de la démarche environnementale d'Aéroports de la Côte d'Azur. Le gestionnaire aéroportuaire azuréen a d'ailleurs été l'un des premiers en Europe à s'engager sur un bilan carbone neutre sans compensation d'ici à 2030. Tous ses services sont mobilisés autour de cet objectif. Et les résultats sont déjà là. En 2021, les trois plateformes gérées par le groupe ont été parmi les dix premiers dans le monde (et les tout premiers en France) à décrocher le label Airport Carbon Accreditation 4+, le plus haut niveau du programme de réduction des émissions de CO2 conçu par l'Airports Council International. L'une d'elles a même fait mieux : l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez est devenu le premier aéroport français « carbone neutre sans compensation » et le quatrième en Europe. La clé de cette réussite ? Un mix parfait entre « réduction » et « absorption » avec une baisse de 62 % des émissions directes en moins de dix ans (malgré un trafic en hausse de 22 % sur la période) d'un côté, et, de l'autre, la plantation d'un « poumon vert » de 1100 arbres à l'orée de la piste tropézienne.



Nice Côte d'Azur et Cannes Mandelieu suivent la même voie. « *En 2019, une année faste en matière de trafic, ces deux aéroports ont encore diminué leurs émissions de CO₂ : de 4,4 % pour le premier et de 20 % pour le second* », rappelle Isabelle Vandrot, Chef du Département Développement Durable et Environnement d'Aéroports de la Côte d'Azur. Et malgré la pandémie de COVID-19, ils n'ont pas levé le pied. Ainsi, l'an passé, l'aéroport niçois a-t-il encore effacé plus de sept cents tonnes de CO₂ de son bilan en délaissant les chaudières à gaz du Terminal 1 pour un système utilisant les calories des eaux usées de la station d'épuration de Nice.

Les aéroports azuréens ont tellement réduit leur empreinte carbone qu'il devient difficile de faire mieux. « *A Nice, par exemple, nos émissions ont essentiellement deux origines : les véhicules des pompiers et les groupes électrogènes de secours*, explique Isabelle Vandrot. *Dans les deux cas, le marché ne nous offre pas encore de solutions "zéro carbone" efficaces et sûres. D'où notre investissement dans le reboisement de forêts locales sinistrées pour absorber ces émissions résiduelles. Six hectares ont déjà été plantés. Les prochains le seront avec une nouvelle exigence : le label "bas carbone" créé par le ministère de la Transition Ecologique. Une garantie supplémentaire sur la qualité, la rigueur et la transparence de notre engagement.* »



INFORMATIQUE LA CHASSE À L'OCTET

Énergivore et gros consommateur de métaux et minéraux, le monde numérique avoue un impact environnemental de plus en plus négatif. Une récente étude de l'ADEME, l'agence nationale de l'environnement, lui impute déjà de 3 à 4 % des émissions de gaz à effet de serre de la planète. Entreprises et citoyens sont de plus en plus nombreux à prendre conscience du problème. Aéroports de la Côte d'Azur est du nombre.

En février 2020, le groupe aéroportuaire avait déjà lancé le programme *Octect Killer* pour inviter son personnel à réduire sa pollution digitale. Malheureusement, la crise sanitaire, commencée quelques jours plus tard, a empêché son bon déroulement. Ce n'est que partie remise et, en attendant la relance prochaine de l'opération, l'entreprise azuréenne explore d'autres voies. En mars dernier, elle a ainsi participé au *Cyber World Clean Up Day*, la journée mondiale de sensibilisation à l'empreinte environnementale du numérique.

« *Nous avons profité de cet événement pour organiser des formations sur le nettoyage des données informatiques*, raconte Sylvie Vieuxloup, Responsable des Systèmes de Management Environnemental. *Nos besoins en matière d'archivage ne cessent de croître, en effet, nous condamnant à acquérir toujours plus de serveurs. Or, chacun de nous peut, à son échelle, freiner cette expansion en allégeant ses appareils des mails caducs et des documents obsolètes qu'ils contiennent. Nous avons également sensibilisé nos collègues sur le sujet de l'entretien des matériels numériques afin d'en retarder le plus possible le renouvellement.* » Un enjeu crucial puisque la fabrication des équipements (terminaux, serveurs, box...) représente 78 % de l'empreinte carbone du secteur numérique. Dès lors, moins on en achète, plus on soulage la planète !

MOBILITÉ TOUT EN DOUCEUR

Depuis plusieurs années déjà, l'Aéroport Nice Côte d'Azur encourage les mobilités douces. Il a notamment participé au financement de la ligne 2 du tramway niçois pour permettre à ses passagers de rejoindre aisément ses terminaux ou gagner le centre-ville. Il a également équipé de bus électriques le service de navettes desservant ses parkings et terminaux. Et puis, il a basculé l'ensemble de ses voitures de service, soit une cinquantaine d'unités, en mode électrique. « *La loi impose que 10 % d'une flotte d'entreprise soient électrifiés* (NDLR : 20 % en 2024 et 50 % en 2030), remarque Sylvie Vieuxloup, Responsable des Systèmes de Management Environnemental. *Or, nous en sommes déjà à 85 %. Seuls les véhicules spécifiques, tels que les camions de pompiers, fonctionnent encore avec des carburants fossiles, faute de disposer de modèles électriques ou hybrides équivalents.* »

La priorité du moment : les trajets « bureau-domicile » des cinq cents salariés d'Aéroports de la Côte d'Azur. Certains utilisent déjà les transports en commun. La livraison prochaine de la nouvelle gare TER du Pôle



Multimodal de Nice Saint-Augustin devrait augmenter leur nombre. D'autres pratiquent le covoiturage. Mais pour l'essentiel, on vient encore travailler avec sa voiture. Heureuse nouvelle : elle est de plus en plus souvent électrique ou hybride, l'essor de ces motorisations conduisant l'aéroport niçois à doubler le nombre de bornes de recharge disponible dans le parking du B1, son principal bâtiment administratif. Cela dit, il faut bien l'avouer, le moteur à explosion reste encore largement majoritaire.

Une fatalité ? Pas nécessairement, comme en témoigne le succès grandissant de la petite reine au sein du personnel. Désormais couverts et sécurisés, les abri-vélos de l'aéroport niçois font le plein. Un phénomène que son gestionnaire entend accentuer en promouvant le vélo à assistance électrique (VAE) au sein de ses troupes. « *Nous avons acquis récemment deux exemplaires que nous prê-*

tons gracieusement à nos collaborateurs pour qu'ils puissent faire concrètement l'expérience de ce mode de locomotion. Nous avons également participé à l'opération GoodWatt organisée par Mobilités Demain. Cette entreprise parisienne a prêté un VAE durant plusieurs semaines, à une quarantaine de nos salariés. Leurs retours sont excellents, plus de 90 % d'entre-eux avouant un vif intérêt pour ce genre de vélo au terme de leur essai. Or, le bénéfice environnemental du VAE n'est pas négligeable : Mobilités Demain a calculé que si 10 % d'entre nous troquaient régulièrement la voiture contre une bicyclette, nous émettrions 22 tonnes de CO2 en moins chaque année. »

Il y a un moyen encore plus radical de réduire cette empreinte carbone : supprimer les trajets qui en sont la cause. Cela passe par le développement du télétravail. En 2021, avec la pandémie de COVID-19 et les restrictions de déplacement qu'elle a engendrées, une bonne centaine de collaborateurs d'Aéroports de la Côte d'Azur ont pu expérimenter cette organisation de travail. Un essai concluant qui a décidé l'entreprise niçoise à passer à la vitesse supérieure : depuis le 1^{er} mars, un accord négocié entre l'entreprise et les représentants de son personnel permet aux salariés qui le peuvent – et qui le souhaitent – de télétravailler jusqu'à deux jours par semaine.

DÉCHETS NICE FAIT LE TRI

Quand on accueille sur son site des millions de personnes et des dizaines d'entreprises aux activités les plus variées, il n'est pas toujours facile de gérer les déchets que tout ce beau monde laisse derrière lui. Pour autant, Aéroports de la Côte d'Azur ne renonce pas, plaçant le tri et la valorisation des déchets au cœur de sa politique environnementale. Un engagement qui s'est traduit, le 1^{er} avril dernier, par l'adoption par l'Aéroport Nice Côte d'Azur d'une toute nouvelle organisation en matière de gestion des déchets. Elle est basée sur le traitement différencié de douze typologies de déchets : les biodéchets, les plastiques, les métaux, le papier et le carton, le verre, les encombrants...

Son objectif ? Augmenter considérablement le taux de valorisation des déchets. Il est actuellement de 23 %. Dans les trois ans qui viennent, il doit passer à 65 % pour les papiers et cartons, le bois et les plastiques et à 100 % pour les biodéchets. Une ambition qui a un coût : le budget consacré au traitement des 3300 tonnes de déchets générés par la plateforme niçoise, a grimpé d'un coup de 25 %. Mais, comme on dit familièrement, le jeu en vaut la chandelle.

UN PROJET EMBALLANT

Une ombre au tableau : les déchets nomades, ces centaines de tonnes de détritrus dont les passagers garnissent les poubelles des deux terminaux. Ils finissent invariablement dans le tout venant. Peut mieux faire ! ATMOTERRA, un bureau d'études environnementales qui, en 2021, a analysé la gestion des déchets du second aéroport de France, estime ainsi que 340 tonnes de déchets d'emballages ménagers (bouteilles, canettes, films et barquette plastiques...) pourraient rejoindre, chaque année, la filière de valorisation qui leur est dédiée à condition que les

voyageurs les séparent du flux de déchets banals.

Pour cela, il faut le leur permettre en s'équipant des matériels adaptés et en les encourageant à s'en servir. D'où la refonte prochaine du système actuel. L'aéroport va muscler son dispositif de collecte tout au long du parcours passagers, du linéaire jusqu'aux salles d'embarquement. Les poubelles vont être modifiées ou changées pour capter deux ou trois flux différents. Des points d'apports volontaires vont être créés à l'entrée et dans les terminaux. Enfin, les voyageurs trouveront des meubles vidoirs connectés aux eaux usées pour vider leurs bouteilles avant de passer les contrôles de sûreté, et des fontaines à eau pour les remplir une fois accomplies ses formalités. Un dispositif ambitieux qui d'ores et déjà séduit CITEO : au terme d'un Appel à Manifestation d'Intérêt, cet éco-organisme a décidé de financer sa mise en place à hauteur de 60 %.



DES PRAIRIES TOUJOURS PLUS **VERTES**



© Roland Seitre

POUR AMÉLIORER
ENCORE LA BIODIVERSITÉ
DE SES PLATEFORMES
NIÇOISE ET TROPÉZIENNE,
AÉROPORTS DE LA CÔTE
D'AZUR S'EST RAPPROCHÉ
D'UN EXPERT EN LA
MATIÈRE : L'ASSOCIATION
AÉRO BIODIVERSITÉ.

En janvier dernier, grâce à l'entremise de Guillaume Isselin, mécanicien d'Air France et photographe à ses heures, Fox Trot est devenu une célébrité mondiale. Fox Trot ? C'est un joli renard qui a pris l'habitude de visiter, le soir venu, le tarmac d'Orly. Un phénomène unique ? « *Pas du tout, répond Hélène Abraham. Des renards, il en vit sur la plupart des aéroports de France. Ils y trouvent en effet un environnement plutôt favorable avec, notamment, un territoire de chasse généreux. Leur présence témoigne ainsi de la vitalité de tout un écosystème, associant des plantes, des insectes, des oiseaux, de petits mammifères et de plus gros prédateurs.* »

Et Hélène Abraham parle en connaissance de cause : elle dirige en effet Aéro Biodiversité, une association qui, forte d'un partenariat avec la Direction Générale de l'Aviation Civile et

le Musée National d'Histoire Naturelle, s'est donné pour objectif d'étudier, de protéger et de développer la biodiversité sur les aéroports français. Une vocation qui fait des émules. Plus d'une cinquantaine de plateformes, dont les aéroports Nice Côte d'Azur et Golfe de Saint-Tropez, ont déjà rejoint ses rangs et sa démarche. Un chiffre qui a plus que doublé en trois ans !

« *Les gestionnaires d'aéroport ont compris ce que beaucoup de gens ignorent encore : les terrains d'aviation sont, par leurs flores et leurs faunes, d'une richesse incroyable. Il y a de la rareté : des Conservatoires Naturels Régionaux viennent sur les aéroports broser les graines de certaines plantes pour réensemencer d'autres parcelles. Et puis, il y a de la variété. Sur l'ensemble des aéroports où nous intervenons, nous avons ainsi recensé quarante-cinq espèces*

**« En nourrissant les insectes
pollinisateurs, les prairies aéroportuaires
fortifient tout le territoire alentour »**

Chloé Cornic, écologue d'Aéro Biodiversité



d'orchidées différentes et vingt-quatre de chauve-souris, soit les deux-tiers des espèces que l'on peut trouver en France. J'ai même vu un ragondin, très à son aise, dans un bassin de décantation d'une plateforme bretonne ! Et j'ai découvert qu'il y avait un verger, peuplé de nombreux pommiers, à l'orée des pistes de l'Aéroport Roissy-Charles de Gaulle. »

DES RÉSERVES NATURELLES

Le dynamisme de tous ces microcosmes ne doit rien au hasard. Car, contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, les aéroports sont de vastes oasis

de verdure. En moyennes, 70% d'un tarmac est végétalisé. Pour l'essentiel, il est recouvert de grandes étendues de « pelouses » ou, plus exactement, de « prairies sauvages ». « Ce sont de très beaux écosystèmes, mais, malheureusement, ils comptent parmi les milieux naturels les plus menacés en Europe explique Chloé Cornic, chargée d'études au sein d'Aéro Biodiversité et ornithologue de formation. *Pérennes et préservées de toute activité humaine, de plus en plus saines, la plupart des aéroports ayant renoncé depuis des années aux traitements phytosanitaires, les prairies des aéroports n'en sont que plus précieuses. Elles offrent un refuge vital à de nombreuses espèces. Dans*

des régions fortement urbanisées, tels le littoral azuréen ou l'Île de France, elles sont l'une des dernières "escales" encore disponibles pour les oiseaux migrants. D'une manière générale, ces prairies participent à la bonne santé de tout le territoire alentour, notamment en accueillant et nourrissant de nombreux insectes pollinisateurs : abeilles sauvages, coccinelles, papillons... »

Déjà fringant, tout ce petit monde ne demande qu'à croître et prospérer. Il peut compter pour cela sur l'aide des écologues d'Aéro Biodiversité et sur la bonne volonté des aéroports qui font appel à eux. « Nous associons systématiquement le personnel des plateformes à l'ensemble de nos travaux, commente Chloé Cornic. *L'idée, c'est de le familiariser avec son environnement, de lui en montrer les richesses et de lui souffler des bonnes pratiques pour favoriser l'épanouissement du milieu naturel. »*

LE CIEL EN PARTAGE

Ce long chemin commence toujours par une phase d'observation. Les différentes plantes présentes sur le site sont immédiatement recensées. « Le végétal est la base de tout ; il nous donne de précieuses indications sur l'état général du biotope. Tout comme les chauves-souris, d'ailleurs.

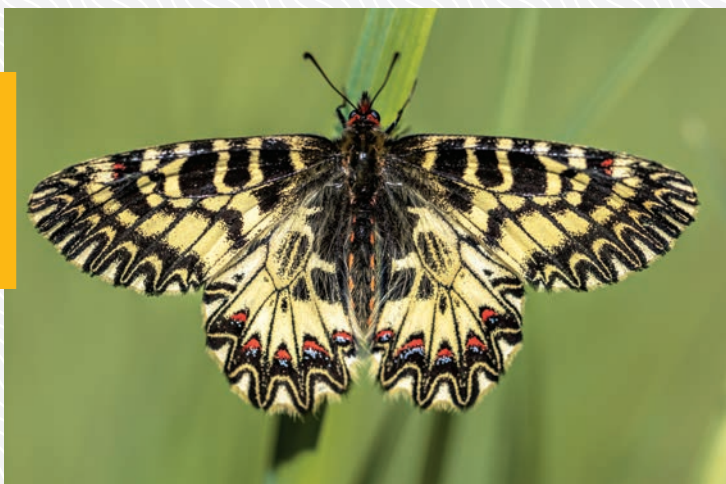


Parce qu'elles chassent dans les prairies, leur présence comme l'importance de leur population nous en disent long sur la santé de leur environnement. »

Ultime étude, mais non la moindre : le suivi ornithologique, les aéroports accueillant une faune aviaire particulièrement variée. Certaines plateformes abritent ainsi près d'une centaine d'espèces différentes. Si bien que l'on retrouve autour de l'ensemble des pistes françaises une bonne moitié des oiseaux réguliers du pays. *« Il nous faut les protéger et, dans le même temps, nous assurer qu'ils ne font pas peser de risque majeur sur la sécurité aérienne. D'où l'intérêt de savoir qui niche où et quand, afin de distinguer, à partir du comportement de chaque espèce, celles que nous devons éloigner des pistes de celles qui peuvent continuer de vivre à proximité. Prenons les rapaces, par exemple... Leur taille les rendent dangereux pour les avions. Or, nous savons qu'ils n'aiment pas chasser dans les herbes hautes. On aura donc intérêt à varier les hauteurs de fauche : plutôt grandes aux abords des pistes où la présence des rapaces n'est pas souhaitable et rases sur les périmètres les plus excentrés, afin de les attirer loin du trafic. »*

PROTECTION RAPPROCHÉE

Une fois terminé l'état des lieux,



Le Diane, une espèce de papillon protégée, s'est posé sur l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez.

place à l'action. Un pas que l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez a déjà franchi. *« Nous avons entamé notre partenariat avec Aéro Biodiversité en 2020, raconte Jimmy Jannequin, agent des Moyens Généraux et Référent Biodiversité de la plateforme varoise. Pendant toute une année, nous avons multiplié les visites de terrain, sur tout le périmètre de l'aéroport. Elles nous ont révélé une vie que nous ne soupçonnions pas. Nous avons ainsi découvert que la ripisylve, une zone humide située un peu à l'écart de nos installations, accueillait une plante et un papillon protégés : l'aristoloche et le Diane. Nous avons délimité rapidement la zone de reproduction de ce dernier pour la protéger. Mais ce n'est là que l'un des effets bénéfiques de notre collaboration avec les écologues.*

Leurs préconisations nous ont également permis de modifier nos plannings et méthodes d'entretien des espaces verts. L'idée, c'est de ménager les différentes espèces présentes sur le site en respectant leurs périodes de floraison ou de reproduction. Parfois, il suffit de différer une tonte de quelques jours pour éviter d'affaiblir toute une chaîne alimentaire. Et puis, nous avons fait le choix de créer une zone de fauche tardive, une bande de 30 mètres de large sur 200 mètres de long. Nous laissons sa flore se développer et, en fin d'année, nous irons voir qui y a trouvé refuge. » Autant d'initiatives qui doivent permettre à l'aéroport tropézien de décrocher très bientôt le label "aérobio" imaginé par Aéro Biodiversité et le Museum national d'Histoire naturelle.

TRAJECTOIRES : AU PLUS DIRECT



PLUS COURTES ET DONC PLUS ÉCONOMES EN CARBURANT, LES NOUVELLES TRAJECTOIRES DE LA PROCÉDURE 04, LA PLUS UTILISÉE SUR L'AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR, VONT RÉDUIRE LES ÉMISSIONS POLLUANTES DES AVIONS DE PLUSIEURS CENTAINES DE TONNES PAR AN.

Qui veut déplacer une montagne commence par déplacer des pierres. C'est avec ce pragmatisme responsable que le Service de la Navigation Aérienne (SNA) Sud-Est qui gère le trafic aérien dans notre région a réussi à réduire de 422,8 tonnes les émissions de gaz à effet de serre des avions au décollage depuis l'aéroport Nice Côte d'Azur. Soit l'équivalent de 46,5 Nice-Paris en Airbus A320.

En fait, tout est parti d'une équation apparemment simple: plus une trajectoire est courte, moins elle est émissive. Certes. Mais peut-on indéfiniment réduire les trajectoires des avions au décollage ? Grâce aux progrès des constructeurs et des motoristes, il semble qu'il y avait une marge de progrès, immédiate-

ment exploitée pour réduire la consommation de carburant et donc les émissions de CO2 aux abords de l'aéroport.

Concrètement, les experts du SNA ont concentré leur attention sur la procédure 04, celle qui voit les avions décoller vers l'Est avant d'aller chercher leur cap. Et pour cause : elle concerne 85 % des vols au départ de Nice. L'idée s'est vite imposée que l'on pouvait «tendre» les trajectoires et réduire ainsi sensiblement les distances parcourues par les appareils. Dès lors, le SNA s'est rapproché de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport niçois pour lui présenter ses travaux. Des échanges ont eu lieu tout au long de l'année 2021 et, à l'automne, le projet était validé et

soumis aux autorités nationales. Celles-ci ont, depuis, donné leur accord et le 24 mars dernier, tous les pilotes appliquaient les nouvelles trajectoires.

UN VIRAGE SERRÉ

Qu'est-ce qui change par rapport aux anciennes procédures ? Rien pour les avions qui filent vers l'Ouest et le Sud. Un virage plus ou moins prononcé au-dessus de la mer et ils tracent déjà leur route. En revanche, les modifications sont bien plus importantes sur les flux en direction de l'Est et du Nord. Les premiers (environ un vol sur trois) suivent désormais des trajectoires bien plus tendues que par le passé. La distance parcourue par les appareils est ainsi raccourcie en moyenne de 1,11 mille nautique, soit deux kilomètres environ. Pour quel résultat concret ? Une économie annuelle totale de 13 tonnes de carburant et une baisse des émissions de CO2 de 41 tonnes.

L'évolution de la procédure 04 donne des résultats encore plus spectaculaires sur les flux Nord. Ils concernent 45 % des vols. La manœuvre de départ est bien connue : l'avion effectue un premier virage vers l'Ouest au-dessus de la mer, puis un second pour venir couper la côte. C'est celui-ci qui a changé. Il est bien plus serré qu'auparavant pour que les appareils n'aient plus comme point de passage le Fort Vauban, à Antibes, mais le Parc de Vaugrenier, à Villeneuve-



CANNES MANDELIEU TOUR DE PISTE, TOUR DE VIS

À Cannes Mandelieu, les règles changent aussi. Pour être exact, elles se durcissent ! Cette fois, les modifications ne portent pas sur les procédures, mais sur les tours de piste. Ces vols tout autour de la plateforme permettent la formation des futurs pilotes et sont nécessaires à la sécurité des vols. Mais lorsque l'on est ancré dans un territoire urbanisé, il faut tenir compte de son environnement et s'adapter. D'où l'adoption, en décembre 2021, de nouvelles mesures particulièrement strictes pour limiter les nuisances, applicables depuis la fin de ce printemps. Les tours de pistes seront fortement limités pour les avions non basés. Les avions basés, en plus d'être déjà restreints, s'en verront privés les dimanches et les jours fériés, de 12 à 15h, durant la période du 15 juin au 15 septembre. Enfin, les tours de piste « basse altitude » (500 pieds) en piste 04/22 seront interdits.

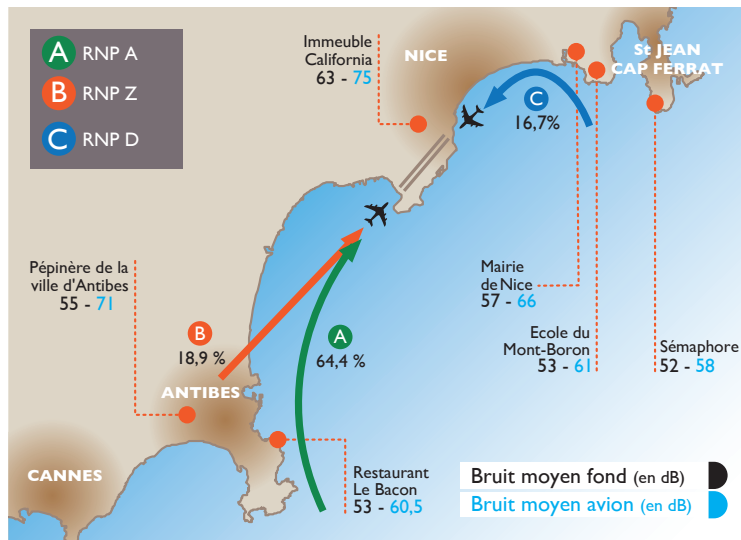
Loubet, l'ensemble du trafic se concentrant désormais sur une bande allant de ce dernier à l'aéroport.

Le gain de distance est appréciable : 2,95 miles nautiques en moyenne, soit près de 5,5 kilomètres. La diminution de la pollution n'en est que plus conséquente : 381 tonnes de gaz à effet de serre en moins chaque année. Mais avec quelles conséquences sur la sérénité des riverains ? « C'est tout bénéfice pour eux, se réjouit François Janin, Chargé d'Etudes Environnement et des Relations Riverains

au sein d'Aéroports de la Côte d'Azur. En effet, pour éviter les nuisances sonores, le SNA Sud-Est a corrigé la pente de montée. Elle est plus raide qu'auparavant, les avions devant tous franchir le littoral à une altitude de 7 000 pieds contre 6 000 auparavant. Un rehaussement qui permet de diminuer les nuisances sonores d'1,34 décibel. Et gare aux récalcitrants : ils sont passibles d'amendes.» Bref, avec cette nouvelle trajectoire, les riverains gagnent sur tous les tableaux : moins de bruits et moins de CO2.

NICE CÔTE D'AZUR

PROCÉDURES & BRUIT MOYEN DU 01/01 AU 30/04



64,4

C'est le pourcentage des appareils qui utilisent la procédure RNP A pour atterrir, évitant ainsi le survol d'Antibes. Cette procédure est fortement majoritaire.

RNP A : utilisée par vent d'Est, si la visibilité est supérieure à 10 km et le plafond nuageux supérieur à 2500 pieds.

RNP Z : utilisée par vent d'Est, quand les minima météo de RNP A ne sont pas atteints.

RNP D : utilisée par vent d'Ouest.

VOLS DE NUIT DU 01/01 AU 30/04

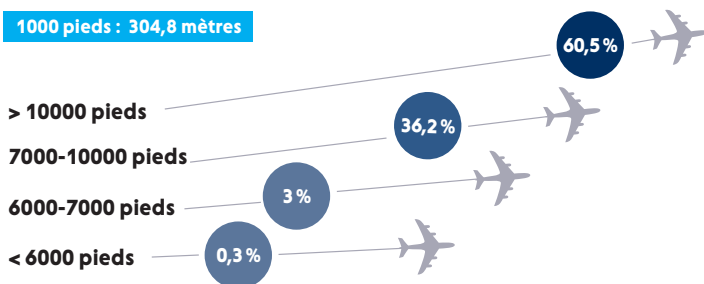
	Arrivées	Départs
Aviation commerciale	169	66
- dont programmés	91	0
- dont retardés	65	56
Aviation générale	102	59
Total	271	125
Nombre par nuit	2,3	1,0

3,3

C'est en moyenne le nombre de mouvements par nuit. Il est également à noter que la tranche horaire 23h30-00h est la plus concernée par ces vols de nuit, il y a peu de vols entre 00h et 06h. Il s'agit essentiellement d'atterrissage (par la mer).

DÉCOLLAGE NORD ALTITUDE DE PASSAGE DE LA CÔTE DU 01/01 AU 30/04

1000 pieds : 304,8 mètres



97

C'est le pourcentage d'avions qui, durant les quatre premiers mois de l'année, ont franchi la côte à sept mille pieds, altitude de passage officielle depuis le 31 mars (lire p.16).

CANNES MANDELIEU

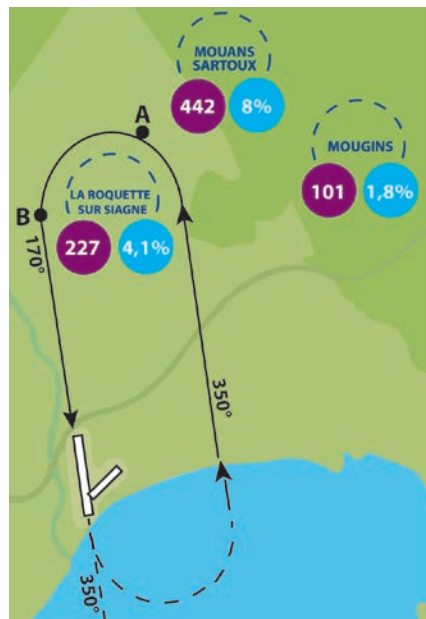
MESURE DU BRUIT DU 01/01 AU 31/03

Commune	Bruit aéronautique	Bruit non aéronautique	Lden*
La Napoule (2923 mvmts)	60,7	56,3	45,4
Camille (562 mvmts)	65,4	54,7	42,7
La Roquette (452 mvmts)	58,2	45,2	34,9
Myrthes (1882 mvmts)	58	53,2	40,5
Rubino (7738 mvmts)	69,7	54	54,5

*Lden : niveau de bruit jour-soir-nuit

42

C'est le pourcentage de baisse des incursions VFR dans le rond bleu de Mougins depuis 2015. Il est de **39%** dans le rond bleu de la Roquette-sur-Siagne.

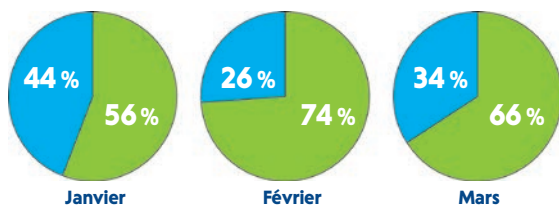


● Nombre d'incursions ● Pourcentage d'incursions

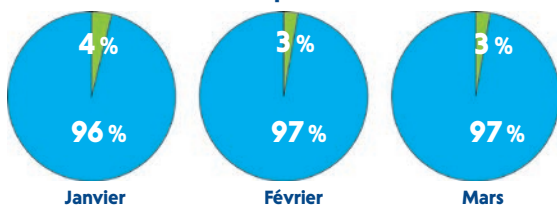
RÉPARTITION DES ARRIVÉES ET DÉPARTS IFR

■ MER ■ TERRE

Arrivées



Départs



49,3

C'est le pourcentage des vols IFR arrivés par la mer durant tout le premier trimestre. Pour les départs, cette moyenne monte à **97%**.

GOLFE DE SAINT-TROPEZ

SURVOLS DES ROND BLEUS DE LA MÔLE DU 01/01 AU 31/04

5

C'est le nombre de survols des ronds-bleus (des zones urbaines très sensibles au bruit) imputables au trafic de l'aéroport (4 décollages, 1 atterrissage), durant les trois premiers mois de l'année. Les huit autres survols des ronds bleus enregistrés sur cette même période ne concernaient pas la plateforme.



L'AVION AUTREMENT

UN GÉANT NOURRI AU BIO

De l'huile de frites dans les réacteurs : c'est l'une des solutions développées par l'industrie aéronautique pour réduire ses émissions de CO₂. Cela s'appelle le SAF : *Sustainable Aviation Fuel*. Et ça marche ! La preuve avec l'A380 expérimental qui s'est posé à Nice récemment.

On en avait presque oublié combien il est impressionnant ! Mardi 29 mars, après deux ans d'absence, l'A380, le plus grand avion civil au monde, a survolé majestueusement la Baie des Anges avant de se poser à nouveau sur la piste de l'Aéroport Nice Côte d'Azur. Sur sa carlingue, le nom de son constructeur : Airbus. Et pour cause : le héros du jour n'est autre que le MSN01, le premier A380 sorti des chaînes d'assemblage. L'avionneur européen en a fait son avion d'essai. Un laboratoire volant qui a effectué la liaison Toulouse-Nice avec un objectif majeur : tester les réactions du Rolls-



« Notre objectif, c'est que tous nos avions soient capables de voler avec 100 % de biocarburant d'ici à 2027. »

Alexandre Jay, ingénieur en chef A380 chez Airbus



Royce Trent 900, le réacteur du mastodonte d'Airbus, quand on le nourrit uniquement de *Sustainable Aviation Fuel* ou, en français dans le texte, de carburant d'aviation durable.

DE L'HUILE RECYCLÉE

Le SAF est l'un des remèdes les plus immédiats et efficaces contre les émissions de CO₂ du transport aérien. Il est en effet de 70 à 90 % moins polluant qu'un carburant fossile. Second avantage : il est immédiatement opérationnel puisqu'il se mélange très bien au Jet A1, le carburant d'aviation le plus uti-

lisé actuellement. À terme, les fabricants et les motoristes travaillant à des formulations toujours plus fines pour ménager les réacteurs, il pourra même le remplacer totalement. Avec un résultat parfait : « *Il n'y a aucune différence entre le kérosène et le SAF, ni en termes de procédures, ni au niveau du pilotage* », explique Wolfgang Absmeier, pilote d'essai Airbus. C'est en tout cas ce que l'avionneur est en train de vérifier, multipliant les vols en mode 100 % SAF sur différents appareils de sa gamme.

Il y a deux ans, Airbus a entamé sa campagne d'essais avec un A319 Neo. Aujourd'hui, les ingénieurs maison ont franchi l'ultime

palier : l'A380. Et les résultats sont toujours aussi satisfaisants. « *Il n'y a eu aucun problème au niveau du comportement des moteurs* », confiait Alexandre Jay, ingénieur en chef A380 à son arrivée à Nice.

Cette performance est liée aux formidables progrès réalisés par l'industrie pétrolière. Ainsi, le Français TotalEnergie, fournisseur du vol Toulouse-Nice d'Airbus, produit-il désormais un bio-carburant présentant les mêmes caractéristiques chimiques que le kérosène traditionnel. Une réussite technologique d'autant plus remarquable que le pétrolier français valorise des déchets ordinaires : de l'huile de cuisson usagée et des graisses animales. « *Le gain environnemental n'en est que plus grand*, se réjouit Isabelle Vandrot, Chef du Département Développement Durable et Environnement d'Aéroports de la Côte d'Azur. En effet, ce procédé n'empiète pas sur les cultures alimentaires, ménage les terres agricoles et n'encourage pas la déforestation contrairement aux agrocarburants de première génération, produits à base d'huiles végétales, de sucre de canne ou de sucre de betterave. »

Rassurez-vous : la décarbonation du ciel ne dépend pas que de votre consommation de steak-frites. Inutile de sacrifier votre régime équilibré pour lutter contre le réchauffement climatique. Dans le monde particulièrement inventif des bio-carburants, l'huile de cuisson



Depuis le 1^{er} janvier 2022, le kérosène vendu sur le sol français doit contenir 1 % de carburant d'aviation durable.

retraîtée n'est, en effet, qu'une filière parmi d'autres. On exploite déjà avec succès bien d'autres matières premières. Le Canadien Eneker se sert, par exemple, des résidus forestiers et autres déchets agricoles. Les algues ont également la cote. Et puis, de nombreuses entreprises explorent la piste de l'électrofuel, un carburant synthétique produit à partir d'eau et de carbone récupérés dans les cheminées des usines ou des centrales thermiques, le tout transformé selon des procédés électrochimiques complexes. L'opération est d'autant plus bénéfique pour l'environnement que l'énergie qu'elle réclame est fournie par des éoliennes ou du photovoltaïque. De la science-fiction ? Oh que non ! Pour preuve, l'US Air Force teste déjà l'E-Jet, un électrodiesel conçu par Emerging Fuels Technology et Twelve, deux entreprises américaines. L'e-Top gun, c'est pour bientôt !

LE NERF DE LA GUERRE

Valorisation de déchets, captage de carbone, réduction des émissions polluantes : le carburant d'aviation durable a tout pour plaire. Sauf son prix ! Comme tous les nouveaux produits, il nécessite de lourds investissements de la part des producteurs alors qu'il ne génère que de faibles volumes de vente. Pour équilibrer les comptes, les fabricants forcent

donc sur les tarifs : il est trois à cinq fois plus élevé que celui du kérosène. Du coup, le transport aérien se trouve comme un enfant devant la vitrine d'un pâtissier : il salive devant les gâteaux, mais hésite à casser sa tirelire pour se les offrir. D'autant que celle-ci s'est sacrément amaigrie avec la Covid-19. Résultat : le biocarburant ne fait pas recette : 0,01 % des ventes dans le monde.

« Il faut engager un cercle vertueux, explique Alexandre Jay. C'est le but d'Airbus. Si on démontre que nos avions sont parfaitement compatibles avec ces biocarburants, les compagnies voudront en acheter, les fabricants en produiront davantage et le coût de revient sera alors plus faible. » Une dynamique que les pouvoirs publics entendent bien favoriser à leur façon. Aux USA, les compagnies bénéficient d'un crédit d'impôt. En Europe, plusieurs pays ont instauré une part de SAF garantie dans le kérosène vendu sur leur territoire. En France, elle est de 1 % depuis le 1^{er} janvier 2022 et va progresser au fil des années. Bref, le puzzle se met en place. Au point que l'Union européenne table sur 20 % de combustibles propres en 2035 et sur 63 % en 2050.

Mais attention : les passagers devront aussi contribuer à cette transition énergétique. Du moins, jusqu'à ce que les ventes de biocarburant augmentent et les prix fondent. Comment ? En mettant la main à la poche.



SUIVEZ LE GUIDE

Outre le test sur le biocarburant, le vol Toulouse-Nice du 29 mars dernier, poursuivait un deuxième objectif : adapter les ordinateurs de bord des A380 aux procédures d'atterrissage par guidage GPS, mises en place sur l'Aéroport Nice Côte d'Azur depuis 2019. Emirates – qui a d'ailleurs dépêché l'un de ses pilotes à bord du MSN01 – pourra à l'avenir suivre les nouvelles approches dites "courbées", réduisant ainsi la consommation de ses appareils et évitant le survol du Cap Ferrat ou du Cap d'Antibes

C'est déjà le cas dans l'Hexagone où le groupe Air France-KLM et Corsair ont augmenté le prix de leurs billets pour compenser le surcoût lié au 1 % de biocarburant obligatoire. Un effort de un à douze euros, pas plus, qui ne reste pas sans effet : il va se traduire par une baisse des émissions de 30 000 tonnes en un an, soit l'équivalent de 550 vols Paris-New York. Et le meilleur est à venir...

UN DRÔLE DE COUCOU



À NICE COMME À
CANNES, L'AVIATION
ÉLECTRIQUE A PRIS SON
ENVOL. LE DÉBUT DE
CETTE BELLE AVENTURE
PORTE UN NOM :
VELIS ELECTRO.

C'est un avion léger, biplace, monomoteur et monoplane, comme tous les aéroplanes de France en voient voler régulièrement. Il est ce que l'on appelle un poids plume : il accuse 428 kg à vide sur la balance. Il n'est pas très vélocité : 160 km/h en vitesse de croisière, une quarantaine de plus en vitesse de pointe. Et pourtant, le Velis Electro de l'avionneur slovène Pipistrel, fait déjà partie de l'histoire de l'Aviation. Depuis le 10 juin 2020, il est en effet le premier appareil électrique certifié par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA).

Un gadget ? Un coup de pub ? Oh que non ! Le Velis Electro est un vrai « bon avion », idéal pour former et entraîner les pilotes. À tel point que la Royal Danish Air Force en a déjà adopté deux exemplaires. Et elle n'est pas la seule : le carnet de commandes ne cesse de s'épaissir. La société brestoise Green Aerolease, spécialiste de la location d'avions légers, en a ainsi commandé une cinquantaine et envisage une

flotte de deux cents avions dans les années à venir. Une réussite commerciale qui a attiré l'attention de Textron. Propriétaire de Cessna et Beechcraft, deux marques majeures de l'aviation générale, ce groupe américain vient de se porter acquéreur du constructeur balkanique pour en faire la colonne vertébrale de sa nouvelle division consacrée à l'aviation durable.

UN VOL PRINCIER

La Côte d'Azur n'échappe pas à l'engouement général pour l'avion slovène. Il faut dire que, ces derniers mois, il a fait deux apparitions très remarquées dans la région. La première, c'était le 14 septembre 2021, à Nice. Un vol de « gala » puisque l'appareil comptait à son bord ni plus, ni moins qu'un chef d'État, le premier de l'histoire à oser l'aviation électrique : le Prince Albert II de Monaco. Accompagné par le Suisse Raphaël Domjan, fondateur

« C'est fantastique de voler
sans émettre de CO2. »

SAS Le Prince Albert II de Monaco





du projet SolarStratos, premier avion solaire stratosphérique, le Prince Souverain de Monaco a effectué une boucle de trente minutes entre l'Aéroport Nice Côte d'Azur et sa principauté. *« Il n'y a pas beaucoup de vibration et très peu de bruit ; c'était très agréable, confiait le Prince au micro de Monaco Info, à son retour sur la terre ferme. Et puis, c'était fantastique de pouvoir voler sans émettre de CO₂. Nous n'avons pas d'autres choix que de réduire nos émissions de gaz à effet de serre et cela passe par des solutions comme celle-ci. »*

Le chef d'État monégasque voit juste : les appareils comme le Velis Electro apportent une ré-

ponse concrète à la lutte contre le réchauffement climatique. À condition d'utiliser de l'énergie verte, comme c'est le cas pour l'aéroport niçois, le bilan carbone d'un vol électrique est en effet parfaitement neutre. Pour autant, la motorisation électrique a ses limites : l'autonomie et les contraintes d'exploitation liées à la recharge des batteries. Les deux du Pipistrel ne lui assurent ainsi qu'une heure de vol, mais réclament deux heures de recharge une fois au sol.

TESTÉ, APPROUVÉ

Dans ces conditions, est-il raisonnable d'imaginer, dans un ave-

nir proche, un tel avion sur les pistes des aéroports azuréens ? *« Oui », répond Nicolas Eynaud de Fay. Et le président de l'Association des Usagers Aéronautiques de Cannes Aéroport de s'appuyer sur la campagne d'essais organisée par son association et le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur en décembre dernier. Pendant toute une semaine, près d'une trentaine de pilotes, issus de l'ensemble des aéroclubs cannois, se sont relayés dans le cockpit du Velis Electro pour sonder la « bête ». Et le verdict est unanime : « C'est un avion très agréable à piloter. C'était parfaitement prévisible, vu que les ingénieurs de Pipistrel ne sont pas des débutants. Ils ont déjà à leur actif de bonnes*

machines à motorisation thermique. D'ailleurs, les sensations aux commandes du Velis Electro sont les mêmes qu'avec ses aînés. Il est donc tout à fait envisageable de le confier à des pilotes amateurs, voire en formation. Ils pourront sans souci nourrir leur passion du vol en effectuant des tours de piste, ces vols de courte distance, autour de l'aéroport, qui permettent à tous les pilotes, des débutants aux plus chevronnés, de "travailler leurs gammes". »

« Bien sûr, poursuit le président de l'AUCAP, dans l'immédiat, il ne remplacera pas nos appareils actuels. Il en est en revanche le parfait complément. D'autant que le modèle économique est viable. Certes, le prix d'achat est élevé, mais il est compensé par de très faibles coûts d'exploitation. On économise sur la maintenance et sur le carburant. D'où l'intérêt de nos aéroclubs qui étudient la possibilité d'un leasing mutualisé. Une réflexion qui ne tient pas compte que des seules qualités de l'avion, mais, tout autant, du contexte général. L'avenir de l'aviation légère passe sans aucun doute par la motorisation électrique. Une évolution qu'il serait bon d'anticiper pour bénéficier, plus tard, d'une solide expérience et des infrastructures idoines. »

SILENCE, ON VOLE !

Le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur ne pense pas autrement, lui qui, par la voix de son Pré-



Avec un niveau sonore de seulement 60 dBa, le Velis Electro est trois fois plus silencieux qu'un avion à motorisation thermique.

sident, Franck Goldnadel, a déjà fait connaître sa volonté d'accompagner le mouvement. « Les appareils comme le Velis Electro ont toute leur place sur nos aéroports. Et nous entendons bien favoriser leur venue en installant les équipements nécessaires et en octroyant aux aéroclubs des réductions significatives sur certaines redevances aéroportuaires. » Un engouement qui répond d'une double motivation : le moteur électrique, c'est moins de carbone et de... bruit !

« Les nuisances sonores liées à l'Aéroport Cannes Mandelieu sont un vrai problème pour de nombreux riverains, rappelle l'un de leurs élus, Sébastien

Leroy, maire de Mandelieu. Dans le même temps, cet aéroport est un atout pour notre territoire et une chance pour les jeunes gens qui aspirent à devenir pilote professionnel, un métier qui a encore un bel avenir devant lui. Or, voilà que se dessine une nouvelle aviation, à même de ménager les intérêts de tous. Parce que, pour avoir assisté aux essais du Velis Electro, pour avoir même eu la chance de faire un vol à son bord, je peux témoigner du silence spectaculaire de cet avion. C'est frappant quand on décolle ou une fois en l'air ; on se croirait presque dans un planeur. Mais c'est aussi très net depuis le sol. On a donc tous à gagner à voir les ventes de tels appareils décoller ! »





LE TERRITOIRE EN ACTION

L'HÔTELLERIE AZURÉENNE SE FAIT LABEL

De plus en plus d'hébergements de tourisme azuréens optent pour une écolabellisation. La clientèle affaires le réclame, les vacanciers y sont de plus en plus sensibles. Bref, tout le monde y gagne, à commencer par notre belle région.

La Côte d'Azur est après Paris la région concentrant le plus d'hôtels en France. On en compte plus de six cents dans les Alpes-Maritimes, auxquels s'ajoutent ceux de l'Est varois, de Saint-Raphaël à Saint-Tropez. Les vacanciers profitent également de centaines de campings, résidences de tourisme, villages vacances et autres maisons d'hôtes. Un large choix qui se réduit quand on entend vivre ses vacances en cohérence avec ses convictions environnementales. Seuls 5 % des héber-



À Cannes, le Majestic est désormais labellisé Green Globe. Un atout, sinon un impératif, quand on est l'un des fleurons de l'une des plus grandes destinations de tourisme d'affaires en Europe.

gements touristiques régionaux affichent un label témoignant de leur écoresponsabilité : La Clef Verte, Green Globe, Ecolabel... C'est peu. Mais, en même temps, c'est de mieux en mieux ! Et ce n'est sans doute qu'un début, vu les efforts et les initiatives prises en ce sens par les professionnels du tourisme.

UN DÉBUT À TOUT

Selon une étude de Sirius, l'observatoire économique de la CCI Nice Côte d'Azur, de plus en plus d'entreprises du secteur ont

intégré des écogestes dans leur quotidien. Les trois quarts trient ainsi leurs déchets, les deux tiers sont équipées d'un système d'économie des ressources et près de la moitié ont conclu la rénovation énergétique de leur bâtiment. Le phénomène des circuits courts gagnent également du terrain : plus d'un quart des professionnels du tourisme se déclarent déjà « locavores ».

Si beaucoup d'hôteliers verdissent leur enseigne, ils sont encore peu nombreux à l'afficher ouvertement, à travers l'un des labels en cours dans leur domaine d'activité : l'Eco-

label, La Clef verte ou encore Green Globe. Il faut dire que ces derniers sont particulièrement exigeants, imposant à leurs prétendants de maîtriser leur empreinte carbone et leur consommation énergétique, d'associer explicitement leurs clients et leurs salariés à leur démarche environnementale, de gérer précisément l'eau et les déchets, de promouvoir leur territoire et d'en consommer régulièrement les produits. Les audits de La Clef verte sont ainsi basés sur 119 critères impératifs ou conseillés. Avec Green Globe, on monte encore d'un cran avec une évaluation fondée sur 385 indicateurs de conformité, dont 100 obligatoires. Forcément, la certification ne se fait pas sans mal. Mais ces efforts sont payants.

À Cannes, l'Hôtel Barrière Le Majestic le mesure bien, lui qui, après avoir longtemps privilégié les normes ISO, s'est récemment tourné vers une démarche de labellisation. Comme plusieurs cinq étoiles azuréens avant lui (le Martinez, le Five Seas et le Grand Hôtel, à Cannes, le Palais de la Méditerranée, à Nice et les palaces de la SBM, à Monaco), il a choisi Green Globe, décrochant sa certification en décembre dernier. « C'est un label qui compte aux yeux de notre clientèle "séminaire", constate Juliette Mokolo, Responsable Développement Durable au sein du Cannes Barrière Resort. Parce qu'elles sont elles-mêmes engagées dans des démarches environnementales, de plus en plus d'entreprises nous demandent

de préciser notre politique en la matière, parfois même dans le détail. Green Globe vient ainsi les rassurer, leur garantissant un événement respectueux de leurs engagements. »

UNE VRAIE PRISE DE CONSCIENCE

Il n'y a pas que dans le tourisme d'affaires que les labels verts font de l'effet. Les simples vacanciers y trouvent aussi un intérêt grandissant. Il faut dire qu'ils répondent parfaitement à leurs attentes. Si l'on en croit un sondage du site easyVoyage, deux Français sur trois estiment en effet qu'il est indispensable de se tourner vers un tourisme durable et responsable afin de protéger le patrimoine environnemental et culturel. La moitié entend même privilégier à l'avenir les voyages se déroulant dans un contexte respectant l'écologie. « C'est vrai que nos clients individuels sont plus nombreux que jamais à s'informer de nos bonnes pratiques, remarque Juliette Mokolo. Et quelques-uns n'hésitent pas à nous en suggérer de nouvelles. »

Une tendance confirmée par Sophie Butty, propriétaire de la Bastide Les 3 Portes, à Saint-Paul-de-Vence. « J'ai créé cette maison d'hôtes en 2020 et, dans la foulée, j'ai enclenché une démarche "Clef Verte". Bien sûr, c'est un investissement financier et humain important pour un établissement de quatre chambres



La Bastide Les 3 Portes, à Saint-Paul-de-Vence, est la seule maison d'hôtes estampillée Clef Verte de la Côte d'Azur. Mais sans doute pas la dernière...

à peine. Mais j'y ai consenti au départ par convictions personnelles. Or, je me rends compte aujourd'hui que cela a aussi un impact positif sur mon activité. Je ne peux pas dire quelle part de ma clientèle est imputable à La Clef Verte. Cela reste sans doute minime, même si la génération des "30-40 ans" est beaucoup plus attentive à un tel label que ses aînées. En revanche, je suis certaine que cela favorise le bien-être de mes hôtes. Je le mesure aux commentaires qu'ils laissent sur internet au terme de leur séjour. Une grande partie de ce qu'ils retiennent de leur passage à la Bastide, de ce qui a forgé leur

"expérience client", découle des exigences de l'écolabel. »

Un témoignage qui, il faut l'espérer, suscitera des vocations. Car notre territoire a tout à gagner à la multiplication des écolabels. Une hôtellerie saine et prospère : « Le développement durable, c'est souvent des investissements au début, mais de grandes économies à l'arrivée ! », témoigne Juliette Mokolo. Une image attractive. « Et si la Côte d'Azur, en plus de tous ses atouts actuels, devenait l'une des premières écodestinations au monde », suggère Sophie Butty. Chiche ?

AUJOURD'HUI, VOS AÉROPORTS SONT
LES PLUS ÉCORESPONSABLES DE FRANCE.
ÇA VOUS PARAÎT INCROYABLE ?

Et pourtant, c'est vrai.
Les Aéroports de la Côte d'Azur sont
les seuls en France à être certifiés
Airport Carbon Accreditation niveau 4+,
le plus exigeant, actant de la baisse
de leurs émissions directes
en valeur absolue.
Une étape décisive avant
de parvenir à la neutralité absolue,
sans compensation,
d'ici 2030.

Objectif : 0 émission nette en 2030

OBJECTIVES : 0 NET EMISSION BY 2030



NICE.AEROPORT.FR



AÉROPORTS
DE LA CÔTE D'AZUR

