

UN NOUVEAU COMMANDANT DE BORD

Le 21 septembre 2020, le Conseil de Surveillance d'Aéroports de la Côte d'Azur a décidé de faire évoluer sa gouvernance en confiant la Présidence du Directoire à Franck Goldnadel.



Un homme de passion

Il est des destins qui semblent tout tracés. « Je rêve de travailler dans le secteur de l'aéronautique depuis l'âge de 7 ans ». À cet âge, il reçoit de son grand-père un Lego et une prédiction : « Toi, tu travailleras dans les avions ! ». « Ça m'a plu. Du coup, j'ai fait des études qui m'ont permis de réaliser ce rêve ». Ingénieur diplômé de l'École Nationale de l'Aviation Civile, Franck Goldnadel a passé plus de 20 ans au sein d'Aéroports de Paris pour y diriger tour à tour les aéroports d'Orly, puis de Roissy-Charles de Gaulle. Membre du Comité Exécutif d'ADP, il a été nommé en 2014 Directeur Général Adjoint en charge des opérations aéroportuaires pour tout le Groupe ADP. Après un passage comme Président Europe et membre du Comité Exécutif du groupe international de Facility management Atalian

Servest, il a rejoint en 2019, en tant que Directeur Général, le groupe de gestion de concessions et d'ingénierie EDEIS, un poste qui lui a permis notamment de gérer 19 aéroports répartis en Europe.

Un homme de conviction

Si cet homme de terrain devait tirer un enseignement de ce parcours hors norme, c'est que dans le domaine aéroportuaire, plus encore que dans les autres, le succès est un travail d'équipes. « J'ai eu la chance de travailler dans des entreprises qui m'ont permis de grandir dans ce milieu-là. Mais c'est toujours autour d'une aventure humaine. Des choses que l'on n'apprend pas à l'école, des choses qui font que travailler avec des équipes, avec des collaborateurs, avec des partenaires, avec des clients, ça vous enrichit tous les jours ».

A l'heure où Aéroports de la Côte d'Azur est confronté, comme tout le transport aérien, à la crise sans précédent de la COVID-19, le nouveau Président du Directoire entend bien mettre en avant ce « travailler ensemble » afin de relancer au plus tôt et au mieux les activités du Groupe.

NETZERO ÉMISSION EN ACTIONS

Aéroports de la Côte d'Azur prend de l'avance et décide de devenir NetZero carbone avec 20 ans d'avance.

Afficher un bilan zéro carbone, c'est le défi que 193 aéroports européens se sont fixés à l'horizon 2050 en tête desquels Aéroports de la Côte d'Azur.

Conscient des enjeux cruciaux de la lutte contre le réchauffement climatique, le Groupe a décidé de relever le challenge avec 20 ans d'avance !

Engagé depuis plus de 15 ans dans une démarche volontaire de réduction de son empreinte environnementale, le premier groupe aéroportuaire français 100 % neutre carbone a dévoilé, son programme pour parvenir à ne plus émettre un seul gramme de gaz à effet de serre, sans compensation. Ses trois plateformes doivent afficher un bilan « NetZero carbone » sans compensation dès 2030. Cannes Mandelieu

a établi un calendrier et a déjà engagé des actions très concrètes. Cet engagement consiste à ne plus émettre de gaz à effet de serre pour les sources d'émissions qui sont dans notre périmètre direct en qualité de gestionnaire d'infrastructures (consommations d'électricité, gaz et carburants de nos bâtiments/installations/engins) d'ici 2030.

À pleine maturité, ce système doit également commencer à couvrir une partie des émissions du cycle LTO des aéronefs (descente depuis 1 000 m d'altitude, atterrissage, roulage, décollage et montée jusqu'à 1 000 m d'altitude).

En premier lieu, l'aéroport vise à décarboner ses installations et équipements notamment en remplaçant, à fin 2020, 80 % des véhicules

thermiques par des véhicules électriques. Mais aussi en remplaçant sa chaudière à gaz naturel par un système électrique (le gaz naturel étant très émissif) d'ici 2027. La décarbonation des autres engins type camions de pompiers, groupes électrogènes et camions aviateurs... est à l'étude.

L'ultime étape est l'implantation de puits carbone naturels (des arbres) afin d'absorber les éventuelles émissions résiduelles. Il faut compter environ 20 à 30 ans pour qu'un arbre atteigne sa pleine capacité d'absorption de CO₂ (variable en fonction des essences). L'aéroport a donc anticipé et commencé dès cette année à planter pour envisager le NetZero dans 10 ans. N'ayant pas la capacité foncière pour planter sur site, un partenariat a été réalisé entre Aéroports de la Côte d'Azur, l'Office National des Forêts (ONF) et des communes avoisinantes qui possèdent des forêts communales ayant un besoin de reforestation. Cette année, l'aéroport va financer la plantation de

500 plants de cèdres sur 0,5 hectare de forêt à Saint Cézaire sur Siagne.

A terme, avec l'ONF et les communes, nous nous engageons à financer le reboisement de dizaines d'hectares et l'entretien des plants.

D'ici 10 ans nous participerons au reboisement de plus de 80 % des espaces forestiers communaux disponibles des Alpes-Maritimes.

Dans ce cadre, l'aéroport a missionné le CEN PACA, Conservatoire d'Espaces Naturels de la région Sud, afin de réaliser un diagnostic de création de puits de carbone sur site avec un bilan des espèces présentes et les zones dans lesquelles des plantations supplémentaires peuvent être réalisées.



VERS UNE MEILLEURE PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

Brique après brique l'Aéroport Cannes Mandelieu consolide sa politique environnementale. Dernièrement la plateforme est devenue ISO 50001. Cette certification remplace l'audit énergétique que les entreprises de plus de 250 salariés ont l'obligation d'effectuer tous les quatre ans. Or, si cet audit est capable d'identifier les gisements d'économie d'énergie, il ne dit rien sur la manière de les exploiter durablement. Se lancer dans une certification le permet. Et les gains ne sont pas seulement financiers. La démarche permet en effet une meilleure maîtrise des consommations énergétiques de l'ensemble des bâtiments, installations et équipements de l'aéroport : parc de véhicules et engins, installations de chauffage et de refroidissement, éclairages intérieurs et routiers, etc. Au final, cette certification s'inscrit parfaitement dans l'engagement « NetZero Émission ». Car qui dit réduction des consommations d'énergie dit aussi moins d'émissions de gaz à effet de serre.

EN TOUTE DISCRÉTION

Le simulateur de vol installé sur la plateforme Cannes Mandelieu et géré par l'EFSTC (European Flight Simulator Training Center) est unique en France. Et l'Europe n'en compte seulement que deux exemplaires.

Aux manettes, Patrick Prop, secondé par son épouse Vanessa, propose des formations aux navigants aguerris qui souhaitent se perfectionner au vol des Citation, la gamme des jets d'affaires du constructeur américain Cessna. « J'étais le responsable pédagogique de l'IFAERO explique Patrick Prop, j'ai racheté l'institut, il y a maintenant un peu plus de deux ans et recentré l'activité sur son cœur de métier. J'ai donc uniquement conservé les formations aéronautiques et délaissé les formations dédiées à la Sécurité ». Chaque année une cinquantaine de postulants, propriétaires de jet, pilotes de compagnie ou individuels viennent se perfectionner, apprendre à voler sur ces avions ou valider leurs acquis. « Nous louons aussi le simulateur à des compagnies qui l'utilisent avec leurs propres instructeurs pour renouveler la licence de leurs pilotes. L'EFSTC est également agréé pour former les instructeurs et les examinateurs sur ce type d'appareils ».

Tous les atouts de son côté

Basé dans un bâtiment aux normes Haute Qualité Environnementale, le simulateur de vol présent sur l'aéroport depuis 2014 présente de nombreux avantages et s'inscrit parfaitement dans la volonté de la plateforme de développer des activités créatrices de

richesses et d'emplois pérennes ne générant pas de nuisance sonore. Plus économique, plus efficace, disponible quels que soient l'état du trafic aérien et les conditions météorologiques, il permet également aux navigants de faire l'expérience des situations dangereuses et autres dysfonctionnements sans courir aucun risque. Enfin et surtout, il préserve l'environnement par l'absence de tout rejet et de nuisance sonore. Une formation type comprend environ 36 h en simulation pour 1 h 30 seulement de vol réel.



AÉROPORT CANNES MANDELIEU

vous répond

”L'arrêté du 5 août 2019* a-t-il entraîné une augmentation de l'utilisation de la piste 04/22 ?”

Faux : la piste 04/22 existe et est utilisée depuis le début du 20^e siècle. Suite à la construction de la piste 17/35 en 1963 son emploi est devenu et reste marginal pour les avions. Ces derniers y recourent principalement en cas de fort vent d'Ouest ou d'Est. L'arrêté du 5 août 2019 n'a en aucun cas modifié les consignes d'utilisation de cette piste.

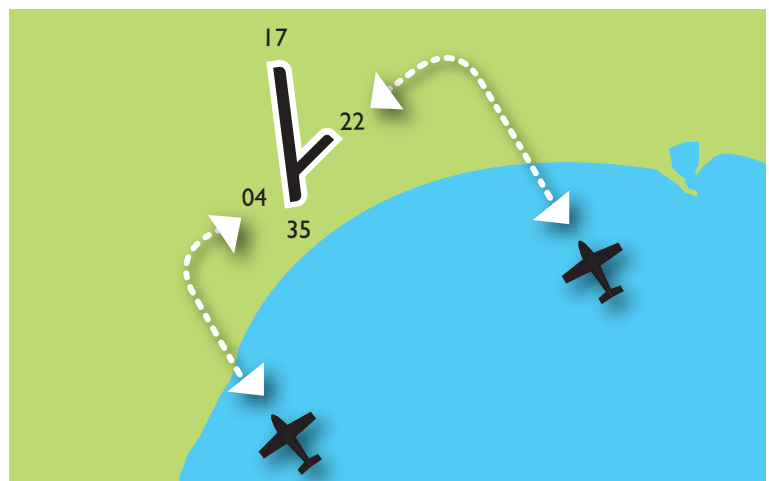


”L'arrêté du 5 août 2019* a-t-il introduit la possibilité d'effectuer des tours de piste basse altitude ? ”

Faux : les tours de piste basse altitude ont toujours existé. Ils constituent une phase indispensable à l'apprentissage du vol. Généralement réalisés à 300ft sur les autres plateformes, ils sont réalisés ici à 500ft et survolent la zone des Tourrades. La mise en place de l'arrêté de 2019 a permis d'encadrer ces vols déjà peu fréquents en restreignant davantage leur pratique par une obligation supplémentaire : la présence d'un instructeur à bord.

”Les décollages et atterrissages sur la piste 04/22 côté Mandelieu-La Napoule sont-ils interdits ?”

Faux : les atterrissages et décollages sur la piste 04/22 sont autorisés aussi bien côté Cannes La Bocca que côté Mandelieu-La Napoule mais sont encore plus marginaux côté Mandelieu-La Napoule. (voir circuits en pointillés ci-contre).



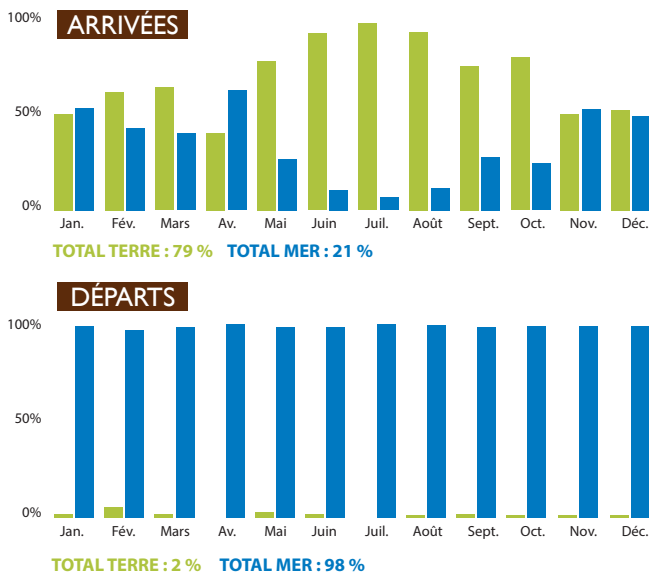
”Est-il normal de voir des avions d'affaires voler plus bas que d'autres ?”

Oui (focus technique) : lorsque les conditions météorologiques ne permettent pas d'effectuer la VPT17 (Manœuvre à Vue Imposée), le contrôle aérien met en service pour des raisons de sécurité la procédure MVL. Lors de cette Manœuvre à Vue Libre, le pilote doit rester à l'intérieur d'une aire de protection lui permettant une visualisation suffisante des infrastructures de l'aérodrome pendant toute la manœuvre afin de garantir un atterrissage en toute sécurité sur la piste 17. L'altitude de cette MVL dépend de la catégorie de l'aéronef. Ces situations météorologiques sont cependant peu fréquentes.

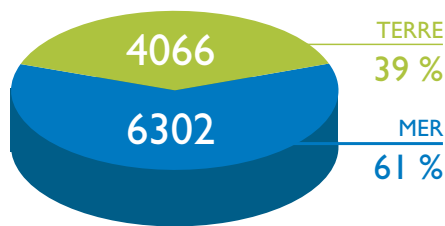
Explication : lors de la trajectoire classique une sanction peut être appliquée si les avions volent trop bas. Cependant, pour des raisons de sécurité et de météo, ils peuvent être amenés à descendre plus bas.

*Arrêté Ministériel du 5 août 2019 modifiant l'arrêté du 6 décembre 1995 et portant limitation des conditions d'utilisation de l'Aéroport Cannes Mandelieu.

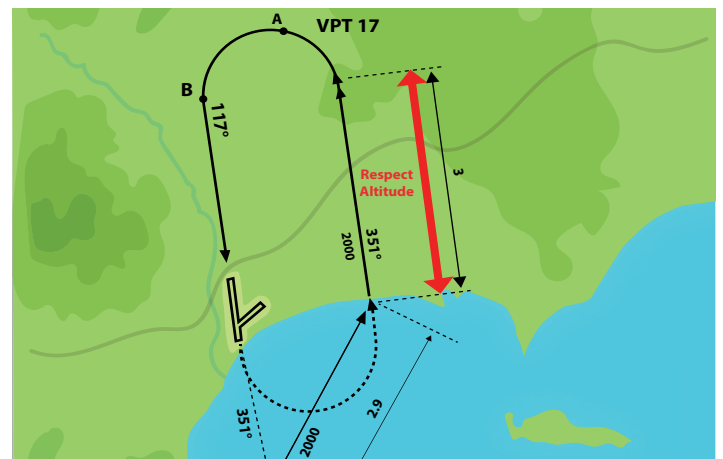
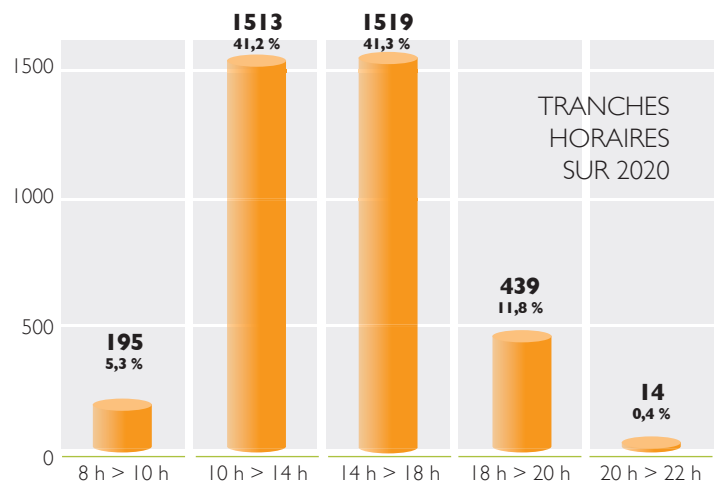
RÉPARTITION DES MOUVEMENTS IFR (VOLS AUX INSTRUMENTS) TERRE/MER



TOTAL DES MOUVEMENTS IFR



NOMBRE D'ARRIVÉES IFR PAR LE TROMBONE (VPT 17 + MVL*)

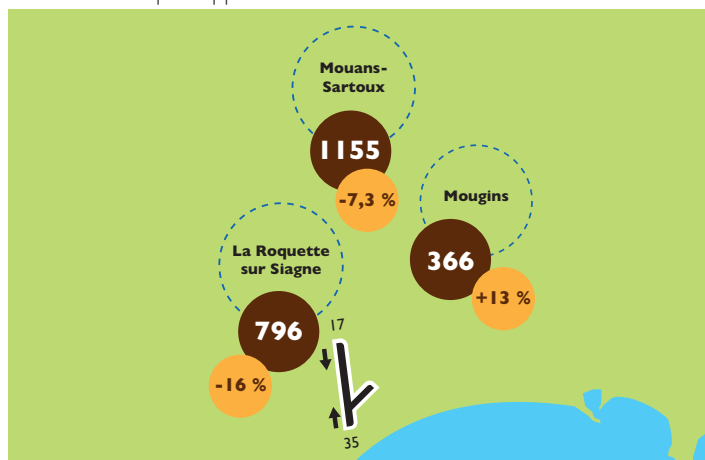


* VPT : Manœuvre à Vue Imposée - MVL : Manœuvre à Vue Libre

NOMBRE D'INCURSIONS VFR (VOLS À VUE) DANS LES ZONES À ÉVITER

(Ronds bleus des cartes aéronautiques)

Évolution en % par rapport à 2019



RÉPARTITION BRUIT AÉRIEN/NON AÉRIEN

