

PASSERELLE

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

NICE • CANNES • SAINT-TROPEZ

NEUTRALITÉ CARBONE : LA CÔTE D'AZUR TOUJOURS PLUS VERTE

L'AÉROPORT EN TRANSIT

Moins d'eau et toujours moins d'ions

L'AVION AUTREMENT

Ça gaze pour l'hydrogène

LE TERRITOIRE EN ACTION

La Côte qui innove durablement



AÉROPORTS
DE LA CÔTE D'AZUR

«Cela rend modeste de voyager.
On voit quelle petite place on occupe
dans le monde.» Gustave Flaubert

ÉDITO

On avance ! Pour certains, cela ne va pas assez vite ; il en est même quelques-uns pour dire que nous n'allons pas dans le bon sens. Mais, nul ne peut le contester : la France avance ! En matière de préservation de la biodiversité et de lutte contre le réchauffement climatique, nous sommes aujourd'hui une immense majorité à réagir et à agir. Dans un récent sondage, l'environnement s'est d'ailleurs imposé comme l'une des deux grandes préoccupations de nos compatriotes.

Une prise de conscience et, j'ose le croire, une volonté de changer le sens de l'histoire qui rejoignent les positions de notre entreprise. Cela fait en effet plus de vingt ans qu'Aéroports de la Côte d'Azur travaille à l'amélioration de son bilan écologique. Dans un premier temps, notre société s'est attelée à la réduction des nuisances sonores et de la pollution de l'air générées par son activité. Puis, depuis quelques années déjà, elle s'est appliquée à protéger les écosystèmes abrités par ses trois aéroports et à baisser ses émissions de gaz à effet de serre. Et les résultats sont là, probants !

L'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez vient ainsi d'obtenir le label Aéro Biodiversité. Il récompense les efforts de l'ensemble de son personnel pour vivre en harmonie avec la nature environnante. Et cela donne des idées à leurs collègues cannois et niçois : ils ont entamé la même démarche qu'eux.

Du côté de la lutte contre le réchauffement climatique, la situation évolue tout aussi positivement. Chaque année, je dirais même chaque mois qui passe nous rapproche un peu plus de l'objectif ambitieux que nous nous sommes fixé : la neutralité carbone sans compensation. Un challenge qui, outre son intérêt pour notre planète, a des effets inattendus et bénéfiques pour notre belle région. Le système que nous avons imaginé pour séquestrer nos émissions résiduelles repose en effet sur la replantation de forêts sinistrées, le plus souvent par le feu. C'est ainsi que nous contribuons, modestement, mais avec dynamisme, à consolider la place des Alpes-Maritimes parmi les départements les plus boisés de France. C'est assurément du « gagnant-gagnant » !

Oui, nous avançons. Et nous ne sommes pas seuls ! Le monde aérien fait actuellement preuve d'une détermination et d'une ingéniosité sans précédent pour se décarboner, multipliant les pistes de progrès : avions électriques, biocarburants ou moteurs à hydrogène. Et il n'y a pas que dans le domaine du transport que cela bouge. Tous les secteurs d'activité s'amendent, innovent, se réinventent. Un bond en avant auquel participent plusieurs PME de la Côte d'Azur. Nous avons choisi d'ouvrir nos pages à trois d'entre elles. Nul doute qu'elles vous séduiront tout autant que nous.



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, Cheffe du Département Développement Durable et Environnement, et Hélène Navarro, Directrice de la Communication

Rédacteurs et suivi technique : 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 — **Couverture :** Adobe Stock - Jef 77

Document édité
selon le Label



N° ISSN : 2826-9748
Déc. 2023 - N°3



SOLEILS D'HIVER

Vous ne savez que faire pour les vacances de Noël ou celles de février ? Vous ressentez le besoin de souffler, une envie de découvrir, de partager ? Voyagez ! Avec le réseau automne-hiver de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, 70 destinations s'offrent à vous. Faites jouer la concurrence afin de profiter des meilleurs prix pour vous envoyer vers Londres, Copenhague ou Amsterdam. Osez l'insolite avec Tbilissi, la capitale géorgienne. La chaleur de ses habitants vous fera vite oublier la froideur saisonnière. Frileux ? Filez vers Doha, au Qatar, ou Dubaï et succombez à l'appel du désert, à la modernité des tours de verre ou à la tentation des boutiques chics et de souks incroyables.

Envie de nouveauté ? Que diriez-vous d'un séjour à Chypre. À partir de la mi-décembre, Cyprus Airways décollera deux fois par semaine vers Larnaca. Située au sud de l'île, bordée par d'immenses et belles plages de sable, la troisième ville du pays brille par la richesse de son histoire et sa douceur de vivre. Berceau du philosophe Zénon et tombeau de Lazare, le miraculé, elle vous balade parmi les vestiges antiques, les monuments médiévaux et les ruelles pittoresques. En prime, quelques images de carte postale, des flamants roses du lac de Larnaca au coucher de soleil sur les rochers du cap Gréco.

Autre création de ligne automnale : celle qui, grâce à easyJet, relie désormais deux fois par semaine Nice à Rabat, la capitale marocaine, l'une des quatre cités impériales du royaume chérifien. Baignée par l'océan Atlantique, un voisinage qui lui assure une douceur de vivre tout au long de l'année, cette cité gorgée d'histoire est aussi séduisante que méconnue. Parce qu'elle échappe encore aux stéréotypes touristiques, elle montre à ses hôtes le visage vrai et charmant du Maroc et nourrit leur séjour d'une culture riche de couleurs, de saveurs, d'histoire et de savoir-faire.



À VOTRE SANTÉ

L'Aéroport Nice Côte d'Azur a mis la santé au cœur de ses priorités. Celle de ses salariés... Il vient d'engager une démarche de certification Iso 45001, la norme internationale en matière de santé et de sécurité au travail. Et, tout autant, celle des passagers ! En juin, il a accueilli deux formateurs de Global Heart Watch, une association qui lutte contre la mort subite de l'adulte par arrêt cardiaque. Installés durant une journée dans la salle d'embarquement A du Terminal 2, ils ont initié les voyageurs aux gestes qui sauvent. Changement de décor, à l'automne. Cette fois, c'est le Centre d'affaires du Terminal 1 qui a été mobilisé. Le 13 octobre (rose), il a abrité l'opération *Toutes en cabine* ! Orchestrée par sa créatrice, Amelyne Beretta, et organisée autour d'un vide-dressing convivial, cette journée de sensibilisation au cancer du sein a multiplié les ateliers pédagogiques pour plus d'une centaine de participantes.

LA CHASSE AUX BRUITS

Les riverains de l'Aéroport Nice Côte d'Azur apprécieront sans doute la nouvelle : au 1^{er} décembre 2023, la réglementation sur les APU va se durcir. Les APU, ce sont ces petits moteurs, sources de pollution sonore et atmosphérique qui alimentent l'avion en air et en électricité quand il est au sol. Leur durée d'utilisation se voit considérablement réduite. Pour les vols commerciaux, elle passe, par exemple, de 30 à 15 minutes après leur arrivée. Pour les avions privés stationnant sur le parking Kilo, le recul est encore plus sévère : les 30 minutes autorisées auparavant avant le départ fondent de deux tiers !

Du bruit encore : celui que l'aéroport niçois a mesuré récemment à Ville-neuve-Loubet et Saint-Paul-de-Vence, suite à la récente évolution des trajectoires de décollage en procédure 04. Le résultat est sans ambiguïté : la pollution sonore liée au trafic aérien reste faible sur ces deux communes.



FAIRE PLUS, AVEC MOINS !

Bonne nouvelle pour l'économie régionale : l'Aéroport Nice Côte d'Azur a retrouvé son niveau de trafic d'avant la pandémie de Covid. Du 1^{er} juin au 30 septembre 2023, six millions de passagers ont fréquenté l'un des deux terminaux niçois. Ce qui représente au total trois millions de personnes puisque la quasi-totalité d'entre elles se déplace en mode aller-retour.

1,2 million d'Azuréens se sont envolés vers d'autres lieux, que ce soit pour un motif professionnel ou, compte tenu de la saison, pour des vacances. À l'inverse, 1,8 million de voyageurs sont venus sur la Riviera pour honorer un rendez-vous d'affaires, retrouver leur famille ou des amis ou, tout simplement, selon une tradition touristique bien établie, pour visiter notre belle région.

Source d'importantes retombées pour notre territoire (la clientèle internationale dépense plus de 100 euros par jour et par personne), cette performance est d'autant plus satisfaisante que le nombre d'avions fréquentant les pistes niçoises est en recul. En juillet et août, on a compté 675 mouvements de moins qu'à la même période, en 2019 (la meilleure année à ce jour en ce qui concerne le trafic passagers). Mais alors, par quel miracle le trafic progresse-t-il ? C'est tout simple : il y a moins d'avions, mais leur capacité est plus grande et leur taux de remplissage en forte progression.

Ce phénomène n'est pas nouveau, mais confirme une tendance lourde, sur plusieurs années. L'année 2023 devrait se terminer autour de 14 millions de passagers. Soit trois millions de plus qu'il y a dix ans. Or, dans le même temps, le nombre de vols, lui, a stagné.

L'AÉROPORT EN TRANSIT

Quand l'eau ne coule plus à flots

Le réchauffement climatique se paie... en liquide ! L'eau se fait rare jusqu'en France, un pays que l'on pensait à l'abri d'un tel phénomène. Ces dernières années, de fortes sécheresses à répétition ont en effet mis à mal nos rivières et nos nappes phréatiques. Pour pallier ce déficit de pluie, la solution la plus immédiate reste la sobriété. L'État l'impose ; Aéroports de la Côte d'Azur l'applique !

On ne vous l'apprendra pas : l'été a été chaud dans le Sud de la France. Pire: il a été sec avec, pour les seules Alpes-Maritimes, un déficit pluviométrique de 95 % en juillet ! Lacs et rivières azuréens s'en sont d'ailleurs trouvés exsangues. Une situation qui a aggravé encore un peu plus la pénurie d'eau douce dans le département. C'est que, pour notre région, cette aridité estivale n'est jamais qu'un énième épisode de sécheresse. Elle les enchaîne en effet depuis de trop longs mois, épuisant ainsi, chaque jour davantage, ses ressources en eau.

Les eaux industrielles (non traitées) représentent 90 % des besoins en eau de l'Aéroport Nice Côte d'Azur. Elles sont réinjectées à 80 % dans la nappe phréatique du Var.

EAU INDUSTRIELLE



Parmi les mesures prises pour économiser l'eau : l'abandon du *water salute*, une tradition qui célébrait jusque-là l'arrivée de tous les vols inauguraux.

Certes, le printemps a été particulièrement humide dans les Alpes du Sud, mais ces précipitations ont eu un effet plus que modeste sur les réserves hydrauliques de la Côte d'Azur. C'est que, dans le même temps, la zone côtière – la plus peuplée et de très loin – a connu un ensoleillement record. Résultat : selon Météo France, le taux d'humidité du sol y a chuté de 40 % par rapport aux normes saisonnières. La nature n'en a que plus soif !

En outre, les précipitations printanières n'ont aucune incidence sur le niveau des nappes phréatiques, ces poches d'eau souterraines dans lesquelles nous puisons l'essentiel de l'eau que nous consommons. Elles ne se rechargent en effet qu'à l'automne et en hiver quand la végétation est beaucoup moins dense et l'évaporation nettement moins importante. Or, cet

hiver, la Côte d'Azur a connu plus de quarante jours consécutifs sans pluie. Un record ! Durant les deux premiers mois de l'année, il n'est tombé que trente millimètres de pluie, soit un tout petit quart de la normale.

Par conséquent, l'État, par la voix de ses préfets, n'a eu d'autre choix que d'encadrer très strictement la consommation sur le Var comme sur les Alpes-Maritimes. Placées en alerte ou alerte renforcée depuis le printemps, la plupart des communes connaissent des restrictions d'usage. Une situation qui a même empiré en août dernier avec le placement de plusieurs bassins de vie en « situation de crise ». Avec quelles conséquences pour leurs habitants ? L'interdiction, par exemple, de l'arrosage des jardins et des espaces verts ou bien encore des lavages des véhicules, même sur les sites spécialisés.

DE LA NAPPE À LA NAPPE

Même si elles ne sont pas implantées sur des territoires concernés par ces mesures drastiques, les trois plateformes d'Aéroports de la Côte d'Azur (Nice Côte d'Azur, Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez) ont dû, comme l'ensemble des particuliers, collectivités et professionnels, modérer leur consommation d'eau de façon conséquente. « *Dans le cadre de l'Arrêté Sécheresse, les Autorités nous ont imposé une baisse de 20 % minimum, assortie d'un suivi très précis et régulièrement actualisé des volumes consommés* », souligne-t-on au sein de la Direction de la Stratégie et du Développement durable.

Aéroports de la Côte d'Azur s'est attelé à ces économies avec d'autant plus de rigueur que sa responsabilité envers son territoire est grande. Pour cause, avec 1,5 million de mètres cubes en 2022, l'aéroport niçois est, à lui seul, le second consommateur des Alpes-Maritimes. Une donnée qu'il convient toutefois de nuancer dans ce volume total est en dessous de 10 %, soit, selon l'INSEE, l'équivalent de la consommation annuelle de 1 250 foyers français (de 2,5 personnes). Quid des 90 % ? Ce sont des eaux dites « industrielles », non traitées, utilisées uniquement pour alimenter les systèmes de climatisation. Elles sont pour cela puisées directement dans la nappe du Var et y

retournent à 80 %, une fois chargées en calories. Ainsi, l'impact des prélèvements aéroportuaires sur les ressources en eau de la région niçoise reste-t-il raisonnable.

Toujours est-il qu'Aéroports de la Côte d'Azur a versé, comme les autres, dans la sobriété. Ces derniers mois, de la baie des Anges au Golfe de Saint-Tropez, la société niçoise a multiplié les initiatives pour réduire ses besoins hydriques. Sur l'aéroport niçois, l'aire de lavage en zone réservée a été fermée et les *water salutes* des camions de pompiers, ces gerbes d'eau qui saluent traditionnellement un vol inaugural sur une nouvelle destination, ont été suspendus. Toujours à Nice, de grands ventilateurs ont été installés dans les zones de fort passage, comme les postes inspection filtrage, afin de limiter l'usage de la climatisation tout en maintenant un certain niveau de confort pour le personnel et les passagers. À Cannes Mandelieu, les bassins d'agrément ne sont plus remis à niveau. Certains ont même été vidés. Et les contraintes sur l'arrosage, interdit de 8 h à 20 h, sont respectées à la lettre sur l'ensemble des trois plateformes.

UN ENGAGEMENT À LONG TERME

Ces différentes mesures ont permis de répondre aux exigences légales actuelles. Mais elles ne suffiraient pas si, à l'instar de nombreuses communes varoises

et maralpines, les bassins de Nice, Cannes et Saint-Tropez devaient passer en alerte rouge. L'économie d'eau demandée serait alors de 60 %. Une perspective qui a décidé la société aéroportuaire niçoise à réfléchir à des actions spécifiques pour réduire sa consommation. Il en est ressorti que, comme toujours, il serait plus sage de prévenir que de guérir.

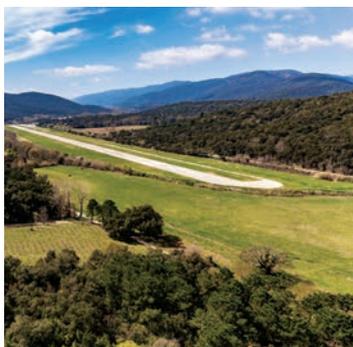
Ainsi, les trois aéroports azuréens se sont-ils engagés durablement sur la voie de la sobriété. Même s'il doit pleuvoir suffisamment ces prochaines semaines pour renflouer les principales ressources en eau de la région, Aéroports de la Côte d'Azur engagera des projets concrets pour réduire ses besoins de façon pérenne. Quelques pistes de progrès ont déjà émergé. Ainsi, le gestionnaire aéroportuaire souhaite-t-il avancer rapidement sur la suppression des cellules automatiques dans les toilettes car elles engendrent une surconsommation, sur l'adoption d'espèces végétales plus résilientes pour ses espaces verts, sur la sensibilisation de ses partenaires et de ses passagers aux économies d'eau ou bien encore sur la récupération des essais d'eau des pompiers du SSLIA ou, carrément, des eaux de pluie. Ce sont là des actions modestes mais, en matière de préservation des ressources naturelles, chaque pas compte. Vous savez ce que l'on dit : les petits ruisseaux font les grandes rivières. Ça n'a jamais été aussi vrai !



L'ÉLECTRICITÉ AUSSI !

Parallèlement au plan sobriété eau, Aéroports de la Côte d'Azur continue ses efforts pour une plus grande sobriété énergétique, comme il s'y est engagé à l'automne 2022. Si la réduction de 10 % de la consommation électrique visée par les aéroports azuréens n'est pas encore atteinte, ceux-ci ont déjà enregistré des résultats significatifs. Remplacement des matériels informatiques les plus énergivores, régulation des températures dans les bureaux et les aéroports, extinction temporaire de certains équipements lumineux... : leurs initiatives ont porté leurs fruits. 2023 viendra ainsi confirmer la tendance baissière amorcée dès 2012 : -13 % sur 10 ans. Une performance d'autant plus louable que, sur la même période, le trafic passagers a crû de 30 % (pour rappel, le nombre de vols, lui, n'a pas augmenté). En 2024, Aéroports de la Côte d'Azur va poursuivre ce plan d'économie d'énergie en pérennisant les bonnes pratiques tout en lançant de nouvelles actions.

QUAND L'AÉRO SE FAIT **BIO**



AVEC LEURS GRANDES PRAIRIES ET LEURS ZONES PROTÉGÉES, LES TERRAINS D'AVIATION ABRITENT UNE BIODIVERSITÉ INCROYABLE. L'AÉROPORT DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ S'EST ENGAGÉ À LA PROTÉGER. UNE DÉMARCHE DÉSORMAIS LABELLISÉE « AÉROBIO ».

Que de chemin parcouru ! En 2020, l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez se rapprochait d'Aéro Biodiversité. Soutenue par le Muséum national d'histoire naturelle (MNHN), cette association s'est donné pour objectif d'étudier, de protéger et de développer la biodiversité sur les aéroports français.

Trois ans ont passé et la relation développée par la plateforme varoise et les écologues de l'association a déjà donné de beaux résultats. Recensement de la faune et de la flore locales, mise en place de bonnes pratiques pour favoriser leur épanouissement, protection des espèces endémiques : la nature n'a jamais mieux cohabité avec les avions qu'en ce moment.

Cette harmonie s'est d'ailleurs vue concrétisée, le 5 juin dernier, par une belle récompense. Ce jour-là François Bouvier, président du Conseil scientifique d'Aéro Biodiversité, a remis officiellement à Joseph Azzaz, directeur de l'aéroport, et ses équipes, le label Aérobio.

Décernée par un jury estampillé « MNHN », et créée pour récompenser les aéroports qui s'engagent à préserver la biodiversité, cette distinction compte aujourd'hui trois niveaux. Golfe de Saint-Tropez a accédé directement au deuxième. « Au départ, confie Jimmy Jannequin, agent des Moyens généraux et référent biodiversité de la plateforme, nous visions simplement le premier niveau. Mais, finalement, notre démarche environnementale portant déjà ses fruits, nous avons pu accéder directement au deuxième palier. Celui-là témoigne, en effet, de la capacité d'un aéroport à suivre et à améliorer sa biodiversité. »

LA VIE À FOISON !

Il est vrai que, depuis son adhésion à Aéro Biodiversité, la démarche de l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez a sacrément avancé. Les débuts furent sages, néanmoins : la première année a été entièrement

© Adobe Stock - bennytrapp



« Nous avons découvert que notre site abrite le papillon Diane, une espèce protégée. Depuis, nous préservons sa zone de reproduction. »

Jimmy Jannequin, référent biodiversité - Aéroport du Golfe de Saint-Tropez

consacrée à l'apprentissage et l'observation. Une phase précieuse pour comprendre et saisir la richesse de l'écosystème qui s'est développé au sein de la plateforme. Le personnel de l'aéroport a d'ailleurs été surpris par la diversité des espèces présentes sur le site, de la *serapias neglecta*, une orchidée sauvage protégée, jusqu'au rolhier d'Europe, repérable à son beau plumage turquoise. Il a même découvert la rareté de certaines : la fauvette à lunettes, un oiseau classé « en danger » dans notre région et le Diane, un papillon protégé dont une population niche au voisinage des pistes.

« Ce travail préparatoire est capital, explique Jimmy Jannequin. Comment peut-on en effet prétendre protéger le vivant si on n'en connaît pas la nature et les besoins ? C'est donc grâce aux études réalisées avec les écologues d'Aéro Biodiversité que nous avons pu bâtir un plan d'action efficace pour protéger et dynamiser notre biodiversité. Nous avons sanctuarisé certaines zones pour protéger des espèces fragiles. Nous avons modifié le calendrier d'entretien de nos espaces verts pour respecter les périodes de floraison et de reproduction. Nous avons totalement banni les produits

phytosanitaires. Enfin, nous avons créé une zone de fauche tardive, une bande de trente mètres de large sur deux cents mètres de long où nous laissons la flore se développer pour que les insectes et les petits rongeurs y trouvent refuge. Le résultat est spectaculaire ! Nos derniers relevés montrent que la vie foisonne plus que jamais sur nos terres. Nous avons même découvert de nouvelles espèces. Une réussite qui nous encourage à poursuivre notre combat en faveur de la biodiversité. Cela commence, bien sûr, par le partager avec nos clients et nos riverains, petits et grands. »

TENUE CORRECTE EXIGÉE

LONGTEMPS, LA BONNE TENUE D'UN CHANTIER SE MESURAIT AU RESPECT DE SON CALENDRIER ET À LA SÉCURITÉ DE SES PERSONNELS. AUJOURD'HUI, UN TROISIÈME CRITÈRE S'IMPOSE : LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT. UNE NOUVELLE DIMENSION PARFAITEMENT INTÉGRÉE PAR AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR ET SES PRESTATAIRES À L'OCCASION DES TRAVAUX D'EXTENSION DU TERMINAL 2 DE L'AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR.

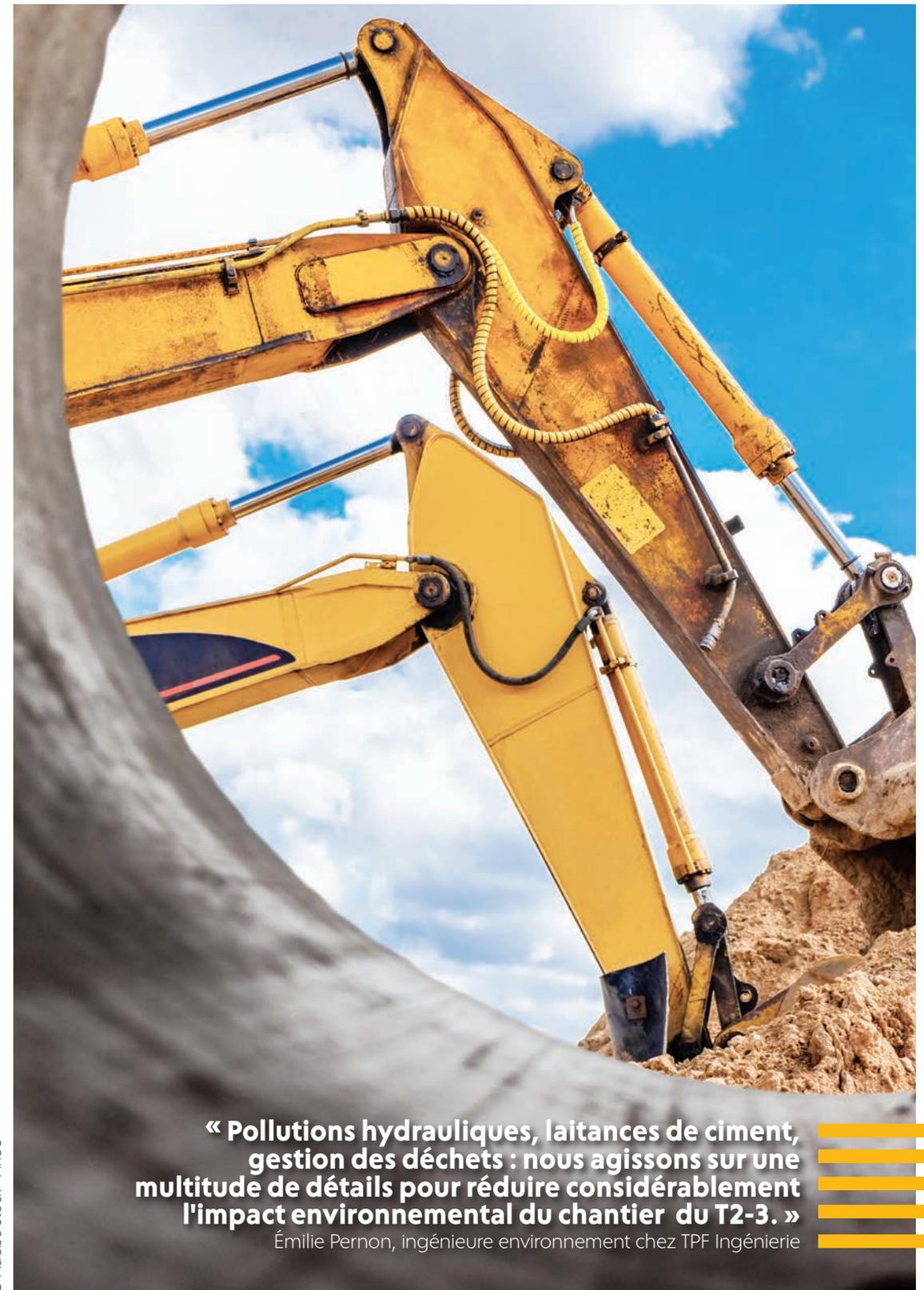
Cet été a effacé les effets de la pandémie de Covid sur le trafic aérien niçois. En effet, le nombre de passagers qui ont transité par les deux terminaux de Nice Côte d'Azur est quasiment identique à celui de 2019, dernière année avant l'apparition du virus. Un retour à la normale qui a sans aucun doute réjoui l'ensemble des acteurs de l'économie régionale. Mais, dans le même temps, il est venu rappeler ce que bien des voyageurs avaient pu constater par le passé : au plus fort des vacances, l'aéroport niçois fait le plein et la saturation menace. Au point qu'aujourd'hui, sa priorité est moins de conquérir le ciel que l'espace !

Postes inspection filtrage, postes de douanes, tri-bagages, salles d'embarquement : le second aéroport de France doit impérativement accroître ses capacités de traitement pour recevoir ses passagers dans des conditions de confort et de qualité

dignes de son rang. C'est tout l'objet de la nouvelle extension du Terminal 2 dont la mise en service progressive est prévue entre 2025 et 2026. Avec ses trente-six banques d'enregistrement, ses trois tapis de livraison des bagages et, surtout, ses six portes d'embarquement, elle va permettre de décongestionner le Terminal 2 grâce à une répartition des flux passagers sur davantage de points de passage et de contrôle, évitant ainsi les files d'attente à rallonge et les salles bondées.

LA SAISON DES AMOURS

Les travaux des deux bâtiments composant le T2-3 (le module ressources pour les opérations d'enregistrement et de sûreté et la darse pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs) ont démarré cet hiver.



« Pollutions hydrauliques, laitances de ciment, gestion des déchets : nous agissons sur une multitude de détails pour réduire considérablement l'impact environnemental du chantier du T2-3. »

Émilie Pernon, ingénieure environnement chez TPF Ingénierie



Chaque printemps, des centaines d'oiseaux se reproduisent dans l'estuaire du Var, une zone classée Natura 2000. Accompagné par l'écologue Caryl Buton, l'Aéroport Nice Côte d'Azur met tout en œuvre pour préserver leur sérénité durant toute la période de nidification.

Des débuts discrets ! En effet, la Direction technique d'Aéroports de la Côte d'Azur et les entreprises qui l'accompagnent ont attendu le début de l'été pour lancer véritablement les grandes manœuvres avec les fondations de la darse. Un calendrier dicté non pas par un impératif technique, mais par un engagement environnemental : celui de préserver l'écosystème de l'embouchure du Var. Classée Natura 2000, cette zone abrite notamment plus de deux cents espèces d'oiseaux.

Ils y nichent à l'année ou s'y posent pendant leur migration et, chaque printemps, ils s'y reproduisent nombreux. Une période cruciale pendant laquelle Aéroports de la Côte d'Azur a souhaité mettre son chantier sous cloche, pour éviter que le

bruit et, plus encore, les fortes vibrations qu'il peut parfois générer, perturbent la ponte et l'éclosion des œufs. Une décision forte ! Et il y en a bien d'autres qui vont dans le même sens, l'opération T2-3 se voulant exemplaire en matière d'écologie.

CASQUES VERTS

Tous les risques que les travaux de l'extension de l'aérogare niçoise font peser sur son environnement ont été répertoriés, étudiés, solutionnés avant même le premier coup de pioche. Avant même le permis de construire, plus exactement ! Mais on le sait, les bonnes résolutions ne sont pas toujours suivies de faits. Alors, pour que ses engagements soient parfai-

tement appliqués sur le terrain, par l'ensemble des acteurs du chantier, Aéroports de la Côte d'Azur s'est attaché les services de deux observateurs indépendants : Caryl Buton, ingénieur écologue au sein du Cabinet X-AEQUO, et Émilie Pernon, ingénieure environnement chez TPF Ingénierie. Le premier veille sur la bonne santé de l'écosystème de la plaine du Var tandis que la seconde s'assure du respect des consignes environnementales auprès de l'ensemble des intervenants du chantier.

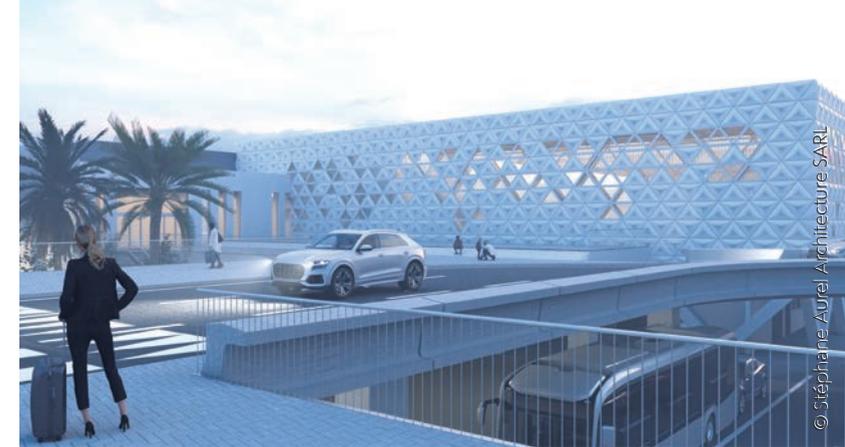
« *Mon cœur de métier, c'est le vivant, explique Caryl Buton. J'interviens lorsqu'il y a un risque de friction entre le milieu naturel et les activités humaines. Ce qui est souvent le cas dans le domaine de la construction. Mon action est double. D'un côté, je vérifie que les consignes et la réglementation environnementales sont parfaitement respectées. De l'autre, j'observe en temps réel l'impact du chantier sur la faune et la flore pour valider les engagements et les solutions mis en place par le maître d'œuvre et, s'ils ne sont pas assez efficaces, pour les ajuster ou les redéfinir.* » Une mission de maintien de la paix, en quelque sorte. Comme un « Casque bleu », mais en vert !

Qu'en est-il concrètement du chantier de l'aéroport niçois ? « *Le suivi périodique et les contrôles inopinés que j'ai pu réaliser depuis l'ouverture du chantier n'ont révélé aucune non-conformité, confie l'écologue. Je n'ai eu à faire que de*

petites recommandations portant sur des détails, comme le bouchage des piquets de clôture métalliques. Creux, ils peuvent piéger pas mal d'insectes, ainsi que des oiseaux en quête de gîtes, des petits mammifères ou des reptiles qui feront alors défaut dans la chaîne alimentaire. Mais pour l'essentiel, force est de constater que le dispositif déployé par Aéroports de la Côte d'Azur joue parfaitement son rôle. La programmation des plus gros travaux au début de l'été et la limitation du trafic poids lourds le long de la berge du Var ont préservé les conditions de reproduction des oiseaux. Les restrictions au niveau de l'éclairage nocturne de la zone de travaux donnent également satisfaction. Elles évitent d'attirer les insectes, limitant ainsi la gêne pour leurs prédateurs qui, eux, chassent dans l'obscurité. C'est le cas des oiseaux nocturnes et, plus encore, des chauves-souris qui, bien souvent, contrairement à une idée reçue, sont très sensibles à la "pollution lumineuse". »

CHANTIER PROPRE

Cette vigilance anime aussi Émilie Pernon. Sauf qu'elle se porte sur un tout autre royaume que celui de Caryl Buton. Quand ce dernier veille sur le « sanctuaire » de l'embouchure du Var, l'ingénieure environnement, elle, surveille les tranchées, la base vie ou encore les zones de stockage du chantier lui-même. « *Je suis mandatée par Aéroports de la*



La livraison du T2-3 se fera en deux étapes, à la mi-2025 et au début de 2026.

Côte d'Azur pour vérifier que les entreprises présentes sur le site et leurs collaborateurs respectent la politique environnementale de leur commanditaire. »

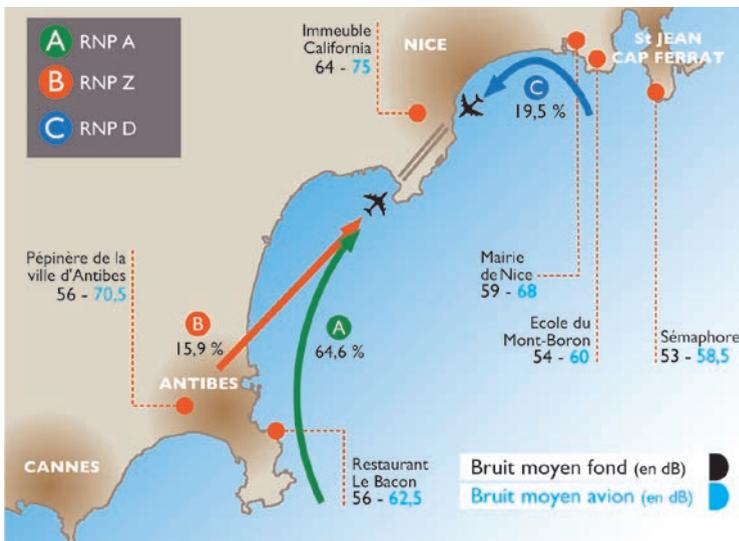
L'Aéroport Nice Côte d'Azur a pris, en effet, des engagements ambitieux en ce qui concerne le tri et la réduction des déchets ou la préservation de la biodiversité. Or, le chantier du T2-3 ne saurait y déroger, d'autant que, du fait de la grande proximité entre le chantier et la nature, toute entorse à cette démarche environnementale a des répercussions directes sur l'environnement. Un mégot jeté a vite fait de se retrouver à la mer avec les conséquences que l'on connaît : cinq cents litres d'eau contaminés par des microplastiques et des substances toxiques !

« *Les mégots de cigarettes sont effectivement l'un de nos sujets de préoccupation. Nous y avons répondu avec la mise en place de points fumeurs et la distribution de cendriers de poche qui, aujourd'hui, même s'il y a encore des négligences, remplissent correctement leur office. Mais nous gérons d'autres risques de pollution. Les pollutions hydrauliques, par exemple, ces microgouttelettes*

d'huile ou de fluide hydraulique qui, en s'échappant des engins de chantier, pourraient pénétrer les sols jusqu'à toucher la nappe phréatique du Var. Tout est mis en œuvre pour l'éviter, de l'interdiction de laver les engins sur site au déploiement de protections géotextiles sur les zones de stockage, en passant par la distribution de kits de dépollution en cas de fuite accidentelle. Nous nous préoccupons évidemment des déchets qui doivent être impérativement canalisés et triés. Nul n'aimerait voir un sac plastique sur la piste ou sur la mer ! Nos efforts de prévention se portent pareillement sur les laitances de ciment, ces poussières qui, emmenées par le vent ou déposées par la pluie pourraient colmater les sols ou polluer le Var ou la mer. Nous allons jusqu'à nous soucier des déchets plastiques à usage unique. J'ai ainsi eu le plaisir de constater que plusieurs intervenants ont distribué des gourdes à leurs équipes pour éviter l'usage des bouteilles. » Un détail qui, au-delà de rassurer les riverains de l'aéroport et, plus largement, l'ensemble des amoureux de la Côte d'Azur, témoigne de l'évolution positive et prometteuse du monde du BTP vis-à-vis de la protection de l'environnement.

NICE CÔTE D'AZUR

PROCÉDURES & BRUIT MOYEN AU 30 OCTOBRE 2023



5,1 C'est le taux de survol d'Antibes au mois d'août. Un chiffre historiquement bas.

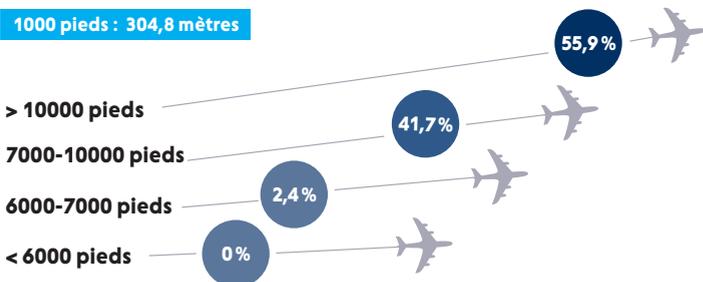
RNP A : utilisée par vent d'est, si la visibilité est supérieure à 10 km et le plafond nuageux supérieur à 2 500 pieds.
RNP Z : utilisée par vent d'est, quand les minima météo de RNP A ne sont pas atteints.
RNP D : utilisée par vent d'ouest.

VOLS DE NUIT À FIN OCTOBRE 2023

	Arrivées	Départs
Aviation commerciale	1018	483
- dont programmés	384	3
- dont retardés	634	480
Aviation générale	324	192
Charters	29	18
Total	1371	693
Nombre par nuit	4,5	2,3

2,3 C'est en moyenne le nombre de départs par nuit, durant les sept premiers mois de l'année. Un chiffre qui marque une baisse de plus de 10 % par rapport à la moyenne constatée en 2022.

DÉCOLLAGE NORD - ALTITUDE DE PASSAGE DE LA CÔTE À FIN OCTOBRE 2023



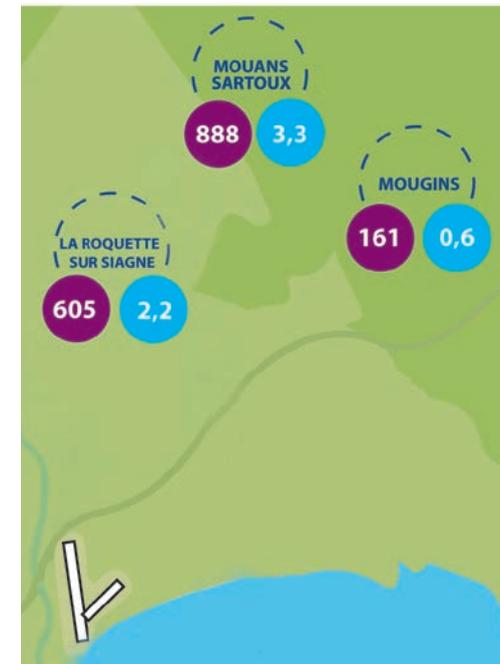
97,6 C'est le pourcentage d'avions qui, lors des sept premiers mois de l'année, ont franchi la côte à 7 000 pieds d'altitude au minimum. Un pourcentage en progression par rapport à l'année 2022.

CANNES MANDELIEU

VFR : SURVOLS DES RONDS BLEUS EN 2023

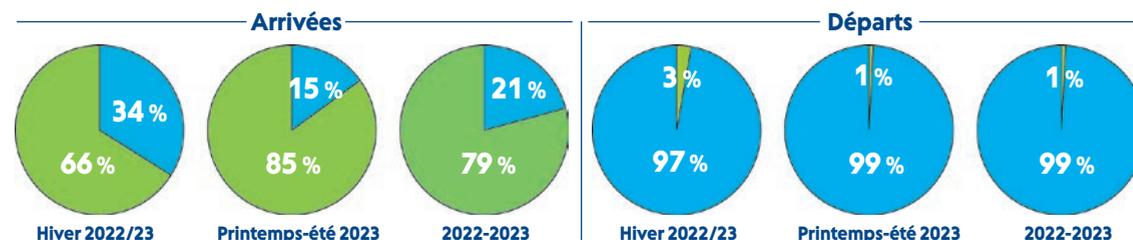
● Nombre de survols ● Survols par jour en moyenne

2 C'est la moyenne quotidienne des survols des ronds bleus (des zones urbaines très sensibles au bruit) de La Roquette-sur-Siagne, Mougins et Mouans-Sartoux, depuis le début de l'année. Soit un léger mieux par rapport à 2022 (2,3 vols/jour). Une amélioration liée notamment à une variation des mouvements VFR de l'ordre de +8 % sur la période de janvier à septembre.



IFR : RÉPARTITION DES ARRIVÉES ET DÉPARTS

■ MER ■ TERRE

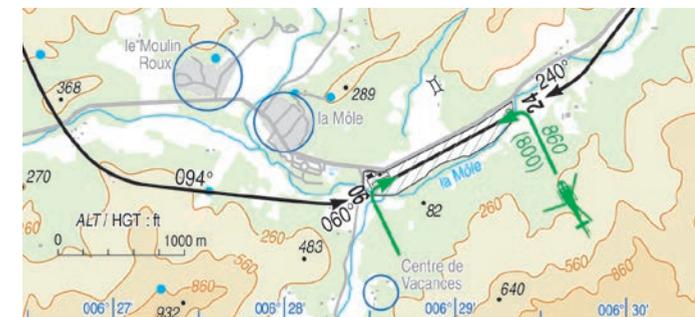


61 C'est le pourcentage des vols IFR réalisés au-dessus de la mer, entre octobre 2022 et septembre 2023. Il progresse de 3 points par rapport à l'année 2022.

GOLFE DE SAINT-TROPEZ

SURVOLS DES RONDS BLEUS DE LA MÔLE À FIN OCTOBRE 2023

32 C'est le nombre de survols des ronds bleus (des zones urbaines très sensibles au bruit) imputables au trafic de l'aéroport durant les dix premiers mois de l'année. À noter que les deux mois d'été, au plus fort du trafic, on ne compte que huit survols au total. Ils font l'objet d'analyse avec les opérateurs concernés.



L'AVION AUTREMENT

L'aviation met les gaz sur l'hydrogène !

Consciente de sa responsabilité dans le réchauffement climatique, l'industrie aéronautique travaille à la réduction de son empreinte carbone. Parmi les solutions envisagées, le recours à l'hydrogène. Une technologie complexe, certes, mais prometteuse.

Début septembre, dans une interview accordée à Hugo Travers (sous le pseudonyme de Hugo-Décodeur, il est l'un des youtubeurs les plus influents de France), Emmanuel Macron a de nouveau plaidé pour une aviation durable. Le président de la République s'est ainsi engagé sur deux promesses : « 50 % de carburant durable d'ici 2030 » et « l'avion hydrogène et électrique après 2030 ».

Pour le carburant durable et l'avion électrique, les projets avancent et l'espoir d'une aviation décarbonée avec eux. Aéroports de la Côte d'Azur peut en témoigner, lui qui a accueilli le

Pour faire voler ses futurs appareils avec zéro émission de CO₂, Airbus parie, entre autres, sur l'hydrogène. Aile volante, nacelle autonome, pile et turbine : l'avionneur multiplie les pistes innovantes.



Pipistrel de Velis Electro, le premier avion électrique certifié par l'EASA, l'Autorité aéronautique européenne, et apporté son concours aux vols expérimentaux d'Air France et d'Airbus pour tester et promouvoir un carburant durable d'aviation à base... d'huile de friture retraitée.

Mais qu'en est-il de l'autre piste évoquée par le président de la République : l'avion à hydrogène ? Elle fait actuellement l'objet de nombreuses recherches et suscite bien des espoirs. En effet, elle présente de solides atouts. Il y a d'abord l'abondance de la ressource. Alors que la production de biocarburants issus de déchets végétaux est nécessairement limitée, l'hydrogène, lui, est inépuisable. Pour cause, il est l'élément chimique le plus abondant

dans... l'univers ! Autre qualité de la motorisation à hydrogène : ses performances. Largement supérieures à celles du duo batterie et moteur électrique en matière de puissance et d'autonomie, elles l'indiquent parfaitement pour propulser les gros porteurs de demain.

Ultime avantage : son impact environnemental réduit. Il est admis que l'avènement de l'hydrogène entraînerait une baisse des émissions carbone du transport aérien qui pourraient aller jusqu'à 90 %. C'est que la combustion de l'hydrogène ne dégage rien d'autre que de la... vapeur d'eau.

Face à de telles perspectives, de nombreux avionneurs se sont lancés dans la quête du Graal. Et pas des moindres puisqu'Air-

bus est de la partie. En 2020, en partenariat avec ArianeGroup, le concepteur de la fameuse fusée éponyme, ce géant de l'industrie aéronautique a lancé le projet HYPERION, la contraction de « hydrogène pour une propulsion environnementalement responsable de l'aviation ». Un écran de fumée pour faire oublier celle des réacteurs ? Pas du tout ! Dans un entretien accordé au *Parisien* il y a trois ans, Guillaume Faury, président exécutif, s'est montré catégorique : la mise au point de l'avion à hydrogène est « *un axe stratégique prioritaire* » pour son entreprise. D'ailleurs, Airbus s'est déjà avancé sur une date de mise en service : 2035.

TRANSFORMER L'EXISTANT

Même si elles n'ont pas les mêmes moyens qu'Airbus, de nombreuses start-ups à travers le monde ont fait de l'avion à hydrogène leur cheval de bataille. En Suisse, Destinus rêve ainsi d'un successeur du Concorde qui pourrait relier Paris à New York en... 1 h 30 !

Les ambitions de la société anglo-américaine ZeroAvia sont plus modestes, mais néanmoins réjouissantes. Elle expérimente en effet un système motopropulseur combinant une pile à combustible et un moteur électrique. Par une réaction chimique entre l'hydrogène présent à bord et l'oxygène puisé dans l'air, la pile

produit au fil du vol l'électricité nécessaire au moteur. Avant la fin de cette décennie, son fabricant souhaite en équiper les appareils actuels jusqu'à 90-100 places, en remplacement de leurs moteurs à combustion. Une utopie ? Pas sûr. Depuis le début de l'année, un Dornier 228, un bimoteur de dix-neuf places, vole régulièrement avec un propulseur classique d'un côté et le système ZeroAvia de l'autre. Un problème reste néanmoins à résoudre, un problème de taille, au sens littéral du terme : pour embarquer la pile et son réservoir d'hydrogène, le motoriste a dû enlever... l'ensemble des sièges passagers de l'appareil !

Même configuration, même effet chez Universal Hydrogen. En mars dernier, cette firme fondée par Paul Eremenko, ancien directeur technologique d'Airbus, a fait voler un Bombardier Q300 dont l'un des deux moteurs était électrique et alimenté par une pile à hydrogène. Son objectif final : créer d'ici à 2025, un kit qui permettra de convertir aisément un avion régional classique, type ATR ou Dash 8, à cette énergie vertueuse. Mais là encore, cette mue ne se fera pas sans casse : un ATR 72-600 ainsi équipé verrait fondre sa capacité de 72 à 56 places.

DE SACRÉS DÉFIS À RELEVER

Cette diminution de la capacité est l'un des soucis majeurs de



Le futur court-courrier « zéro émission » d'Airbus pourrait être équipé de six nacelles à hydrogène, un bloc associant réservoir, pile, moteur et hélice.

l'aviation à hydrogène. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, elle n'est pas liée à la consommation de l'appareil. On estime en effet que pour un même vol, un Airbus A320 consommera 2,5 fois moins de tonnes d'hydrogène que de kérosène. Non, le problème est ailleurs : dans le volume occupé par le gaz. À poids égal, l'hydrogène, sous sa forme liquide (la plus concentrée) obtenue à -235 °C, nécessite des réservoirs quatre fois plus gros qu'un carburant fossile. En outre, il doit être stocké dans des réservoirs sphériques, une forme qui réduit au maximum les échanges de chaleur. Ainsi, quand un avion d'aujourd'hui embarque son carburant dans les ailes, celui de demain ne pourra le loger que dans le seul fuselage, emportant ainsi moins de passagers. La solution : innover, comme le préconise Airbus, avec son aile volante ou encore sa nacelle à hydrogène, un ensemble autonome constitué du moteur et son hélice, du réservoir d'hydrogène et de la pile. Six de ces engins sous les ailes pourraient faire voler un court-courrier.

Il y a bien d'autres solutions à trouver pour abandonner le kérosène au profit de l'hydrogène. L'avitaillement, par exemple. Toute une chaîne logistique est à inventer pour acheminer dans de bonnes conditions environnementales l'hydrogène liquide jusqu'aux avions. Un chiffre suffit à mesurer ce défi technologique : un 38 tonnes ne peut actuellement transporter que 4 tonnes d'hydrogène liquide. Et puis, il faudra augmenter considérablement la production d'hydrogène dit « vert », obtenu par l'électrolyse de l'eau, un procédé qui décompose l'eau (H₂O) en dioxygène et dihydrogène gazeux grâce à un courant électrique... produit par des énergies bas carbone : l'éolien, le solaire ou le nucléaire. À moins que l'on ne parvienne à exploiter l'hydrogène « blanc », un gaz présent à l'état pur dans notre sous-sol. Les scientifiques ont longtemps pensé la chose impossible. Or, voilà peu, on a découvert de nombreux gisements un peu partout dans le monde. Une heureuse surprise qui survient à point !



L'avion d'essai de ZeroAvia. L'un de ses moteurs est électrique et alimenté par une pile à hydrogène.



LE TERRITOIRE EN ACTION

QUAND LA CÔTE D'AZUR CHANGE L'AVENIR

Notre planète est plus fragile que jamais. Il appartient à chacun de nous de la protéger. En adoptant des pratiques vertueuses pour ménager ses ressources, ses écosystèmes et ses équilibres. En réinventant notre quotidien en y introduisant des technologies innovantes, respectueuses de l'environnement. Aéroports de la Côte d'Azur s'y emploie tandis que plusieurs PME azuréennes y travaillent...

Pour se développer durablement, une entreprise doit actionner simultanément deux leviers. Le premier ? L'humain. La sensibilisation et la mobilisation de l'ensemble des collaborateurs favorisent l'adoption de nouvelles habitudes de travail et de comportements plus vertueux.

Éteindre son ordinateur en quittant son bureau, réduire son chauffage, éviter des photocopies ou un e-mail, trier soigneusement ses déchets : ce sont là de petits gestes, de purs réflexes qui, mis bout à bout, font avancer toute une entreprise dans la bonne direction.

Et le second levier ? La technologie, évidemment. Intégrant de mieux en mieux les enjeux environnementaux et les priorités qu'ils imposent, start-ups et industriels confirmés participent grandement à un développement durable de notre civilisation. Les avancées constantes de leurs produits et process favorisent ainsi la préservation des ressources naturelles, la réduction des gaz à effet de serre, la valorisation des déchets... Encore faut-il que leurs clients suivent la marche du progrès, investissent dans des matériels d'avenir et soutiennent les innovations qu'on leur soumet.

FAIRE DÉCOLLER L'INNOVATION

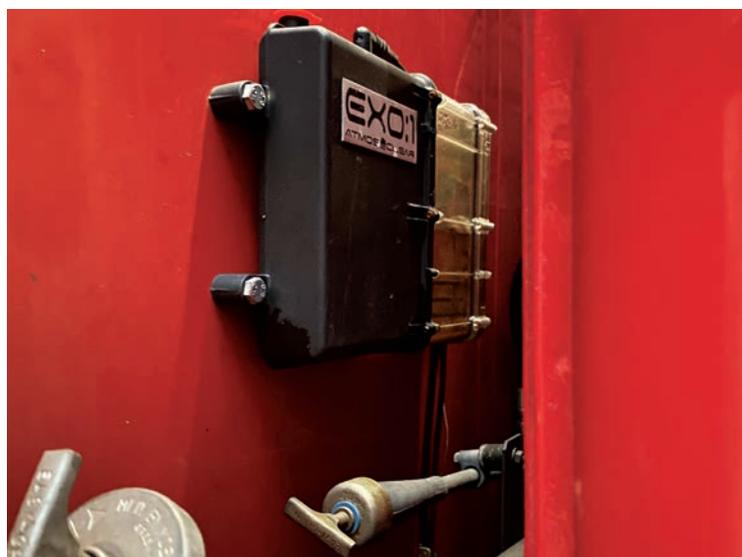
Ce choix de la modernité, Aéroports de la Côte d'Azur l'a fait et le fera encore ! Les exemples affluent. Citons l'adoption des boîtiers ANTISMOG, un dispositif à hydrogène compatible avec la plupart des moteurs thermiques qui, en optimisant la combustion du carburant, permet une baisse de la consommation des véhicules et une réduction significative des émissions de CO₂ et

de particules fines. On retiendra également le renouvellement, en 2022, d'une partie du parc informatique avec la mise en service de serveurs de dernière génération, moins gourmands en énergie. Plus récemment encore, il y a eu l'abandon des trois chaudières à gaz du Terminal 1 de Nice Côte d'Azur, au profit d'un système de boucle d'eau tempérée qui récupère les calories des eaux usées d'Haliotis, la station d'épuration de la Métropole niçoise.

Pour aller plus loin, en juin 2022, Aéroports de la Côte d'Azur a rejoint l'Italien Aeroporti di Roma, l'Espagnol Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aenas) et l'Aéroport international d'Athènes au sein du réseau « Airports for Innovation ». Représentant au total une cinquantaine d'aéroports et 15% du trafic européen, ce quatuor s'est entendu sur un principe commun

: identifier, expérimenter et partager des solutions innovantes en matière de sécurité sanitaire des voyageurs, de digitalisation du parcours passager et de... développement durable.

Un objectif qui passe notamment par des collaborations avec des innovateurs locaux. « Nous souhaitons, en effet, mobiliser des start-ups et des universités de nos régions respectives pour faire naître des idées originales et apporter un regard neuf ou, tout au moins, extérieur, sur notre activité », confie Anne-Cécile Gibault, directrice de la Stratégie et du Développement durable d'Aéroports de la Côte d'Azur. Or, en la matière, la Côte d'Azur ne manque ni de concepts performants ni de compétences pour les déployer. En témoignent les trois PME locales que Passerelle vous propose de découvrir : Solar Cloth, NOLT et Pollustock.



Pour réduire leurs émissions de CO₂, les tracteurs, véhicules de pompier et balayeuses de l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez ont adopté ANTISMOG.

SOLAR CLOTH ÉTOILE ET TOILES



Cela fait plus de trente ans qu'Alain Janet, fondateur de Solar Cloth, œuvre dans les énergies renouvelables. Il a longtemps chassé le vent, le capturant dans les voiles high-tech fabriquées dans son atelier mandocien pour les bateaux de la Route du Rhum ou de l'America's Cup. Et puis, avec la crise des subprimes et le ralentissement économique qui l'a suivie, le nautisme tirant davantage la langue que des bords, il s'est résolu à investir de nouveaux horizons pour diversifier son activité. C'est comme ça qu'il s'est tourné vers la plus proche des étoiles : notre Soleil.

« En discutant avec un client, j'ai découvert les films photovoltaïques qui associent des cellules CIGS (un mélange de cuivre, d'indium, de gallium et de sélénium) à un support souple comme le plastique, raconte Alain Janet. L'idée m'est alors venue de les intégrer dans les textiles synthétiques utilisés pour mes voiles. C'est ainsi qu'en 2014, j'ai créé Solar Cloth et signé Power Sails, ma première voile solaire. Elle a rapidement fait la preuve de sa solidité et de son efficacité sur les courses au large, tel le Vendée Globe. Deux ans plus tard, J-Boats, un constructeur américain, en équipait déjà ses bateaux de série pour proposer un voilier 100 %

électrique. Dès lors, je n'ai eu de cesse d'améliorer le concept et de lui trouver de nouvelles applications. Aujourd'hui, nos panneaux solaires flexibles et pliables équipent des véhicules militaires, des tentes, des bâtiments, des serres agricoles, leur permettant ainsi de produire leur propre énergie. EDF les a même choisis pour équiper l'une des infrastructures d'accueil de Paris 2024. C'est également l'une de nos toiles qui doit couvrir la nouvelle pergola du Terminal Aviation d'Affaires de l'Aéroport Nice Côte d'Azur. »

Bref, le baromètre de la PME azurienne est au beau fixe ! Son avenir est d'autant plus prometteur que les technologies qu'elle développe ne cessent

de progresser. « Les cellules CIGS offrent aujourd'hui le meilleur rapport poids-puissance qui soit en matière de photovoltaïque. Nos textiles sont en effet huit fois plus légers au mètre carré qu'un panneau en silicium pour un rendement quasi similaire et une empreinte carbone deux fois moindre. Par ailleurs, ils ne craignent ni les intempéries, ni les vibrations et s'adaptent à toutes les courbes possibles, celles d'une voile, d'un déflecteur de camion ou d'un ballon stratosphérique. En outre, nous entendons proposer prochainement une technologie 100 % made in France puisque nous sommes partie prenante du projet PRINCIPE qui vise la création d'une filière industrielle française de cellules photovoltaïques CIGS. »



© Solar Cloth

NOLT LE COUP GAGNANT

Il y a tout juste trois ans, Olivier Guigonis, Azuréen de naissance, et Paul-Emmanuel Guinard, Niçois d'adoption, fondaient leur entreprise : NOLT, un équipementier qui habille les associations sportives et leurs adhérents dans des disciplines aussi variées que le football, le rugby, le running ou bien encore le hockey sur glace. La marque est la contraction de *Nothing is lost*. Rien n'est perdu, en version française. Pour les sportifs qui endossent les shorts, maillots, chaussettes, survêtements ou parkas fabriqués par la PME niçoise, ce message sonne comme un encouragement à se battre jusqu'au

coup de sifflet final ou la ligne d'arrivée. Mais pour les deux entrepreneurs, c'est surtout un engagement fort : celui de préserver la planète en proposant à sa clientèle des tenues de sport intégralement fabriquées avec des matières bio ou recyclées.

« NOLT est le premier équipementier de sport 100 % circulaire, explique Paul-Emmanuel. Tous nos articles sont en polyester recyclé ou en coton bio. Une gamme écoresponsable à la portée de tous ! Nos process industriels et commerciaux nous permettent en effet de rivaliser avec les équipementiers clas-

siques en termes de tarifs. » Ainsi, quand la concurrence propose, au mieux, un bon rapport qualité-prix, NOLT y ajoute une troisième dimension : l'écologie. Une combinaison gagnante puisqu'elle a déjà séduit plus de cinq cents clubs, en France pour l'essentiel, mais aussi en Suisse, en Belgique ou en Allemagne.



© Marie Menguy

« Trois ans après sa création, NOLT est une entreprise viable, se réjouissent ses créateurs. Nous commercialisons déjà cinquante mille articles par an. Au final, cela représente un demi-million de bouteilles en plastique valorisées ! En outre, l'utilisation de ces déchets plastiques est vertueuse puisque leur transformation en textile permet, pour une qualité égale, d'économiser 59% d'énergie et 32 % de CO₂ par rapport au polyester classique. » Et ce n'est pas tout ! NOLT s'engage auprès de ses clients à récupérer à ses frais leurs shorts et maillots usagés pour produire notamment des coupelles, des matériels utilisés lors des entraînements. *Nothing is lost*, vraiment !



Olivier Guigonis et Paul-Emmanuel Guinard, les deux créateurs de NOLT, le premier équipementier écoresponsable.



© Pollustock

POLLUSTOCK LE FILTRE À MÉGOTS

En France, chaque année, 30 à 40 milliards de mégots sont jetés par terre. Bien sûr, les collectivités s'organisent pour les ramasser, la seule ville de Paris en récupérant 350 tonnes par an. Malgré ces efforts, 40 % de ces déchets gavés de plastique et de substances toxiques finissent dans la nature. Et le plus souvent, les pluies qui balayent nos trottoirs, caniveaux et parkings, les emportent jusque dans nos rivières et nos océans. Ce qui fait des fumeurs négligents les plus gros pollueurs de notre chère et belle Méditerranée.

S'il n'y avait qu'eux ! Nos réseaux pluviaux charrient des tonnes de

déchets en tout genre : bouteilles en plastique, emballages alimentaires, canettes, lingettes, pneus... Dans la majorité des cas, rien n'arrête leur course folle jusque dans nos cours d'eau, lacs et mers.

Cette situation désespérante a attiré l'attention de Stéphane Asikian et Sébastien Augy, deux entrepreneurs azuréens convaincus que la santé et l'avenir de l'Humanité dépendent d'une vie aquatique préservée. En 2009, ils ont donc créé Pollustock. Depuis, cette PME mandolocienne de douze salariés développe des solutions antipollution et déchets performantes.

« Pionniers en la matière, nous avons mis au point différents dispositifs pour intercepter et collecter le plus possible de déchets et polluants avant qu'ils n'atteignent les milieux marins, explique Sébastien Augy, directeur commercial. Nous intervenons sur les réseaux pluviaux qui, contrairement à ce qu'imaginent beaucoup de gens, se déversent souvent dans le milieu naturel sans le moindre traitement. Nous équipons donc leurs avaloirs de paniers filtrants et leurs exutoires de filets. Nous proposons également des filets et barrages pour les rivières et les plans d'eau. Dans tous les cas, nous assurons le suivi de l'ensemble de nos dispositifs, de leur développement à la collecte et au comptage des déchets et œuvrons en parallèle à la sensibilisation de la population. En matière de pollution, la prévention reste en effet le meilleur des remèdes. »

Pensé pour résister à des flux aussi soudains que violents et éviter les déversements et débordements, un seul filet Pollustock retient jusqu'à 3,5 tonnes de détritus par an. Les paniers ? Les plus fins peuvent capter des polluants d'un millimètre à peine. Des performances qui ont déjà convaincu une centaine de collectivités françaises (mais aussi, depuis peu, suisses et espagnoles) et de nombreuses entreprises. À commencer par Aéroports de la Côte d'Azur qui a choisi d'équiper les avaloirs de sa plateforme niçoise. Mais attention : ce n'est pas une raison pour jeter votre mégot ou votre chewing-gum devant nos terminaux !

UN COUP DE «POUSSE»

POUR PARVENIR À UN BILAN CARBONE NEUTRE SANS COMPENSATION, IL N'Y A QUE DEUX SOLUTIONS : RÉDUIRE SES ÉMISSIONS POLLUANTES OU LES CAPTER ET LES STOCKER. AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR AGIT SUR LES DEUX LEVIERS EN FINANÇANT, NOTAMMENT, LA REPLANTATION DES ESPACES NATURELS SINISTRÉS DE NOTRE RÉGION. LA FORÊT AZURÉENNE N'EN EST QUE PLUS FORTE !

Aéroports de la Côte d'Azur a la main verte ! Depuis 2020 et le lancement de son programme de replantation des forêts azuréennes sinistrées, le gestionnaire aéroportuaire a financé, en effet, l'acquisition et la plantation de près de vingt mille arbres, répartis sur près d'une dizaine de communes de la région. Rien que cette année, il a ainsi redonné vie à 2,5 hectares de nature victimes d'incendies.

Avec cette action de mécénat originale, l'entreprise niçoise poursuit deux objectifs parfaitement complémentaires. D'un côté, elle contribue une nouvelle fois au développement durable de son territoire. De l'autre, elle poursuit sa politique de décarbonation avec, en point de mire, un bilan carbone neutre sans compensation d'ici à 2030.

SOUS SÉQUESTRE

« Nous multiplions les investissements et les bonnes pratiques pour limiter nos émissions de

CO₂, assure Isabelle Vandrot, cheffe du Département Développement durable d'Aéroports de la Côte d'Azur. *Il n'en reste pas moins que, certains équipements essentiels à notre activité n'ayant pas encore d'alternatives crédibles, nous n'échapperons pas à quelques pollutions résiduelles.* »

La solution ? Les arbres ! Comme vous le savez sans doute, ils fonctionnent à l'inverse de nous, séquestrant du carbone et libérant de l'oxygène. En conséquence de quoi, les aéroports azuréens ont décidé de créer leurs propres forêts. Pour l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez, ce fut simple : disposant de réserves foncières adéquates, il a implanté, en 2020, et entretenu depuis mille deux cents spécimens au voisinage de son tarmac. Mais pour Nice Côte d'Azur et Cannes Mandelieu, faute de surfaces disponibles, l'affaire s'annonçait plus compliquée. « Il nous a fallu innover en mettant en place avec des communes voisines des conventions de parrainage totalement inédites, commente Isabelle Vandrot. Elles nous accordent

« Notre programme de revitalisation des forêts sinistrées relève d'un rapport "gagnant-gagnant" avec la nature. Nous lui assurons un second souffle et elle nous rend un air plus pur. »

Isabelle Vandrot, Aéroports de la Côte d'Azur



l'usufruit pendant trente ans de parcelles forestières dévastées par des incendies ou des parasites. En contrepartie, nous nous engageons à les régénérer avec l'aide de l'Office national des forêts.»

UN FEU ATTISÉ PAR LA SOIF

Bras armé de l'État en matière de sylviculture, l'ONF a accueilli favorablement l'initiative d'Aéroports de la Côte d'Azur. « Nous vivons une situation paradoxale, rappelle François Bland, directeur de l'Agence territoriale Alpes-Maritimes/Var. En stockant du carbone, les arbres tout autant que les sols de nos forêts sont essentiels à la lutte contre le réchauffement climatique. Mais dans le même

temps, ils souffrent terriblement de ses effets, à commencer par l'augmentation des températures moyennes et la baisse des précipitations. Dès lors, toute contribution à la préservation de nos espaces naturels est la bienvenue.»

La collaboration entre l'Office et Aéroports de la Côte d'Azur l'est d'autant plus qu'elle apporte une réponse pertinente à l'une des grandes problématiques régionales : le reboisement des zones dévastées par les incendies. Il faut savoir, en effet, que, sans l'aide de l'homme, une forêt met de trente à quarante ans pour renaître de ses cendres. Du moins si, quelques semaines après le sinistre, des précipitations abondantes ne viennent pas rincer le sol et rendre la parcelle plus ou moins stérile. Un scénario

catastrophe pour les communes concernées et, plus encore, pour la biodiversité locale. Fort heureusement, il est de plus en plus rare d'en arriver là !

En effet, en matière de lutte contre les incendies, la prévention a fait d'énormes progrès ces dernières décennies. Les départs de feu sont moins nombreux et, le plus souvent, les interventions sont assez rapides et efficaces pour en limiter l'effet. « Il n'en reste pas moins que nous ne sommes jamais à l'abri d'un grand feu, confie François Bland. Ainsi, avec le changement climatique, le feu reste-t-il le principal péril pour les forêts azuréennes. Je dirais même que le changement climatique accentue la menace ! Auparavant, le risque incendie se limitait aux mois d'été. Aujourd'hui, avec les phénomènes de sécheresse que nous rencontrons, les pompiers sont de sortie dès la fin de l'hiver et bien après les premiers jours de l'automne. » Cette année, par exemple, à la mi-mars, en un seul week-end, les pompiers des Alpes-Maritimes ont combattu pas moins de huit foyers différents, attisés par des vents violents et une végétation fragilisée par le manque d'eau. Le bilan ? Plus d'une cinquantaine d'hectares partis en fumée.

GESTION DE PATRIMOINE

La forêt est fragile ? Raison de plus pour en prendre soin ! En la repeuplant comme le fait Aéro-

ports de la Côte d'Azur. En l'entretenant, une tâche à laquelle se consacre pleinement l'ONF. Et le travail ne manque pas, notre région affichant l'un des plus beaux patrimoines naturels de France. Ainsi, contrairement à ce que peut laisser penser la forte urbanisation de la bande littorale, la Côte d'Azur a tout d'une côte d'émeraude. 60 % de la surface des Alpes-Maritimes est boisée. Cela en fait le quatrième département forestier de l'Hexagone. Même la bande côtière a ses poumons verts, des forêts périurbaines qui contribuent à la préservation d'une flore et d'une faune diversifiées et à la respiration paysagère de nos métropoles. Et plus on prend de la hauteur, plus la verdure domine.

« Les Alpes-Maritimes jouissent d'une forêt remarquable, se félicite François Bland. Le relief de la région fait qu'elle est très variée avec des étagements réguliers et rapprochés les uns des autres. Au plus près de la mer, on trouve en premier lieu les pins d'Alep. Leur succèdent rapidement les pins sylvestres et les chênes pubescents. Puis, avec l'arrivée de la moyenne montagne, on verse essentiellement dans les sapinières. Enfin, la haute altitude est le royaume du mélèze. Ce sont là les principales essences, mais notre territoire en accueille bien d'autres. Le mimosa, par exemple, a fait souche dans la région cannoise. Et puis, notre arrière-pays abrite toutes les essences de résineux alpins. C'est ainsi que l'on a recensé des pins Mugho, un pin nain, à l'aise au-dessus de deux mille mètres.



Que serait la Côte d'Azur sans ses vastes forêts ? Elles nous enchantent, nous accueillent, nous protègent et corrigent nos excès en matière de carbone.

On ne le retrouve que sur les flancs du Tyrol autrichien.»

Cette palette végétale va nécessairement s'étoffer dans les années à venir. Le réchauffement climatique l'exige. En effet, certaines forêts de la région pâtissent déjà de l'augmentation des températures. À certaines altitudes, nos pins d'Alep, nos chênes ou bien encore nos sapins ont trop chaud. Au point que certains arbres en meurent. En témoignent ces sapinières qui, plantées en dessous de mille trois cents mètres d'altitude, ont définitivement viré du vert au roux. Pas question pour autant d'assister à cette agonie sans réagir ! L'ONF s'emploie à maintenir intact notre capital forestier en introduisant régulièrement de nouvelles essences, plus résistantes à la chaleur comme à la sécheresse. C'est ainsi qu'elle s'intéresse à des variétés de sapins venues du... Moyen-Orient !

Pourquoi se donner tout ce mal ? Parce que notre santé dépend plus que jamais de celle de nos

arbres. « Leur rôle ne se limite pas à la séquestration du carbone, même si ce phénomène n'a jamais été aussi vital qu'aujourd'hui. Ils interviennent aussi dans la gestion de l'eau. Nos forêts filtrent les eaux de pluie et, surtout, les retiennent. Ainsi, sans leurs grands couverts forestiers, les vallées de l'arrière-pays subiraient encore davantage de dégâts lors des grandes tempêtes. Il faut savoir qu'au XVIII^e siècle, une époque où le pastoralisme et des besoins importants en bois de chauffage ou de construction ont coûté à notre région une grande partie de ses forêts, elle connaissait des crues encore plus spectaculaires qu'aujourd'hui. » Et ce n'est pas tout ! Nos forêts façonnent quelques-uns de nos plus beaux paysages, accueillent nos activités de loisirs et nous apportent un matériau renouvelable qui a de plus en plus la cote. À quelques minutes des pistes de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, la présence du Palazzo Méridia, l'immeuble de bureaux en structure bois le plus haut de France, vient nous le rappeler.



Malgré une prévention efficace, le feu reste un risque majeur pour nos forêts. Surtout en ces temps de sécheresse.

VOUS PORTEZ UN **PROJET AZURÉEN**
QUI PRÉSERVE **LA BIODIVERSITÉ**
OU PROMET **LA SOLIDARITÉ ?**



La Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur peut soutenir
votre association ou votre fondation.

Partagez-nous vos ambitions pour notre territoire :

fondation@cote-azur.aeroport.fr

Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur

VOUS ÊTRE UTILE



FONDATION DES AÉROPORTS
DE LA CÔTE D'AZUR
— Sous égide de la Fondation de France —

NICE.AEROPORT.FR