

PASSERELLE

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

NICE • CANNES • SAINT-TROPEZ

TRAJECTOIRES : LIMITER LES NUISANCES



L'AÉROPORT EN TRANSIT

CAPSSA, 37 ans d'échanges constructifs

L'AVION AUTREMENT

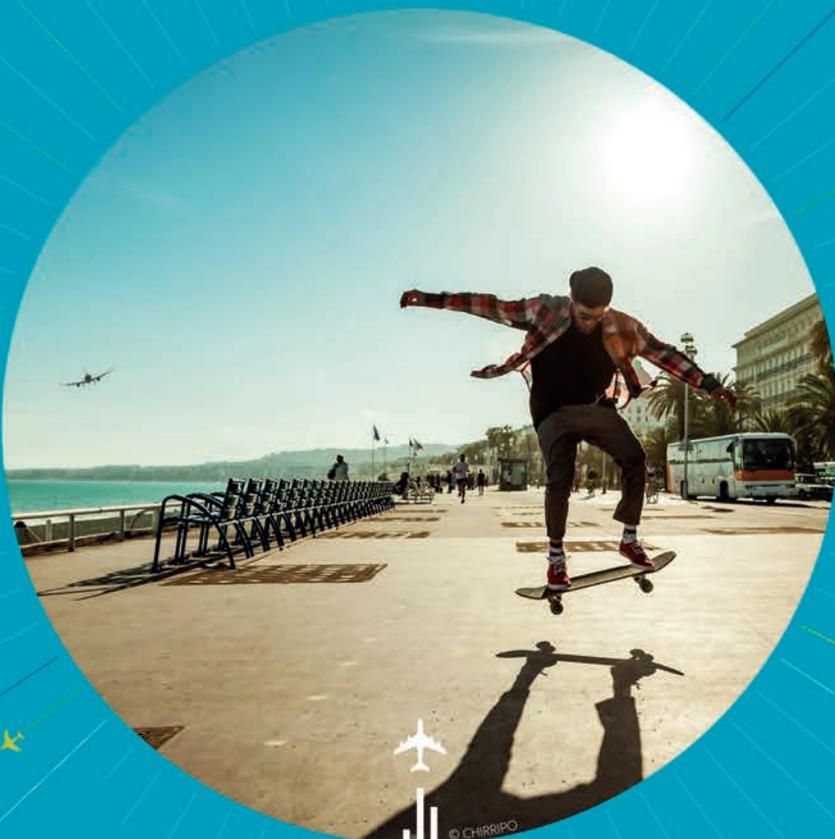
Lilium se pose en France

LE TERRITOIRE EN ACTION

Des déchets plein d'énergie



AÉROPORTS
DE LA CÔTE D'AZUR



Rayonner
comme on
respire



OBJECTIF ZÉRO ÉMISSION NETTE

Certifié neutre carbone
sur ses propres émissions (ACA 4+)
95 % de réduction depuis 2010.

NICE.AEROPORT.FR
#AEROPORTNICE

ÉDITO

3,5, c'est en millions le nombre de passagers qui ont transité par les terminaux 1 et 2 de l'Aéroport Nice Côte d'Azur au cours des mois de juillet et août cette année. Un nombre en croissance de 3,7 %, pour une hausse quasiment moitié moindre du nombre de mouvements d'avions. C'est le symbole d'un territoire qui a non seulement retrouvé tout son dynamisme, mais aussi qui vit au rythme des grandes événements qui s'y déroulent comme de son rayonnement à l'international.

La Côte d'Azur attire, c'est un territoire qui fait rêver le monde entier, de l'Amérique du Nord jusqu'en Asie, de l'Europe du Nord jusqu'à l'Afrique. Faire vivre ce rêve est une chance, mais c'est surtout une responsabilité qui engage non seulement les Aéroports de la Côte d'Azur, mais plus largement tout l'écosystème du transport aérien et les acteurs économiques du territoire.

Comme vous pourrez le lire dans cette nouvelle édition de notre magazine Passerelle, non seulement nos trois aéroports ont poursuivi leurs efforts pour réduire leurs empreintes environnementales, mais encore les filières du transport et du tourisme continuent d'innover pour réconcilier durablement le plus vieux rêve de l'Homme, voler, et son défi majeur actuel, préserver la planète.

Qu'il s'agisse de réduire les émissions ou de valoriser les déchets, de limiter les nuisances sonores ou de promouvoir les bonnes pratiques touristiques, chaque geste compte car tous participent d'une marche en avant, une marche lucide mais optimiste, où le progrès et les changements d'usage alimentent au quotidien le développement durable. Déjà, des résultats sont observables. Nos plateformes ont réduit de 93 % leurs émissions directes. Sous le pilotage de l'Aviation Civile, les trajectoires sont à chaque fois que possible améliorées au bénéfice de nos riverains. De même, des acteurs locaux se sont engagés dans de nouveaux modes de production d'énergie, à moindre sinon faible impact sur l'environnement.

Voici quelques initiatives fortes, ici, sur la Côte d'Azur, que nous avons choisi de mettre en lumière. Car pour faire rayonner l'avenir, chaque rai de lumière compte.

PASSERELLE est édité par Aéroports de la Côte d'Azur

Directeur de la Publication : Franck Goldnadel, Président du Directoire

Comité éditorial : Isabelle Vandrot, Cheffe du Département Développement Durable et Environnement - Héléne Navarro, Directrice de la Communication - Aymeric Staub, Responsable de la Communication Corporate - Agnès Martane, Responsable image de marque — **Rédaction :** Agence Métamorphoses

Mise en page : Taste — **Impression :** Aéroports de la Côte d'Azur — **Photo de couverture :** © Liliium



Franck Goldnadel

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

Document édité
selon le Label



N° ISSN : 2826-9748
Octobre 2024 - N°5



Dakar - Sénégal

Rovaniemi - Finlande

© Adobe Stock

© Adobe Stock

SOLEIL ET PÈRE NOËL

Douze nouveautés font leur apparition dans le catalogue Hiver de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, qui accueille 41 compagnies régulières, comme en 2023, mais propose 76 destinations (5 de plus que l'an dernier) dans 35 pays (+3).

Réveiller avec le Père Noël au départ de Nice devient un jeu d'enfant, avec la création de la ligne vers Rovaniemi, en Finlande. Les amateurs de chaleur iront plutôt passer le Nouvel An à Dakar, au Sénégal ; à Agadir, au Maroc, à Alger, en Algérie ou à Lanzarote, aux Canaries. Les romantiques opteront de leur côté pour Prague, en République tchèque. Parmi les autres destinations intéressantes qui font leur apparition cet hiver : Tirana, en Albanie ; Madrid en Espagne ; Cologne/Bonn, en Allemagne, ou Belgrade, en Serbie

Au total, parmi les 12 nouveautés, 3 concernent l'International ; 7 l'Europe et 2 la France. Les dessertes de Toulouse et Strasbourg changent en effet d'opérateur.

7 NOUVELLES DESTINATIONS

AGADIR
COLOGNE/BONN
DAKAR
LANZAROTE
PRAGUE
ROVANIEMI
TIRANA

2 NOUVELLES COMPAGNIES

AIR SERBIA
TWIN JET

3 NOUVEAUX PAYS

ALBANIE
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE
SÉNÉGAL

6 LANCEMENTS

AIR SERBIA - BELGRADE
EASYJET - AGADIR, LANZAROTE, MADRID, PRAGUE, ROVANIEMI, STRASBOURG
EUROWINGS - COLOGNE/BONN
TRANSVIA FRANCE - ALGER DAKAR
TWIN JET - TOULOUSE
WIZZ AIR - TIRANA

GOLFE DE SAINT-TROPEZ : UN PERSONNEL ENGAGÉ

Impliqué à 100 % dans le bon fonctionnement et la sécurité de l'aérodrome, le personnel de l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez l'est également dans la vie du territoire. Ainsi, les 6 sapeurs-pompiers professionnels et leurs deux coordonnateurs sont également pompiers volontaires dans les différentes casernes des environs. À ce titre, ils assurent, sur leur temps de repos, entre 2 et 5 gardes certains mois en faveur du Service Départemental d'Incendie et de Secours.

Le personnel de la tour de contrôle mène également des actions dans le Var. Le responsable Afis est notamment réserviste opérationnel au sein de la Base aéronavale (BAN) de Hyères où il forme les contrôleurs aériens. Un agent Afis intervient comme animateur au lycée du Golfe auprès des élèves qui passent le brevet d'initiation aéronautique.



Enfin, Joseph Azzaz, le directeur de la plateforme, prend, lui aussi, sur ses loisirs pour participer en tant que personne qualifiée aux conseils d'administration du collège de Gassin et du lycée de Saint-Tropez. « *Le temps, c'est le plus grand actif dont nous disposons. L'offrir pour partager des compétences, assurer une transmission, cela s'inscrit parfaitement dans notre logique d'entreprise : nous engager pour le rayonnement du territoire* ».

AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR : UN PERSONNEL MOBILISÉ



En partenariat avec le SMIAGE, Syndicat Mixte pour les Inondations, l'Aménagement et la Gestion de l'Eau maralpin responsable de la gestion de la Zone Natura 2000 Basse Vallée du Var, 35 collaborateurs de l'Aéroport Nice Côte d'Azur ont participé, le 24 septembre dernier, au nettoyage des berges du Var, organisé par la Fondation Surfrider Europe dans le cadre de l'opération Initiatives Océanes. Au total, 1,7 T de déchets en tous genres ont été ramassés.



UN NOUVEAU DIRECTEUR POUR L'AÉROPORT CANNES MANDELIEU



« Je souhaite continuer à développer ce site d'exception, en bonne intelligence »

Sébastien Camélis,
Directeur de l'aéroport

Jusqu'alors responsable du département exploitation de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, Sébastien Camélis vient de prendre les rênes de l'Aéroport Cannes Mandelieu. Diplômé de l'école centrale puis spécialisé en gestion aéroportuaire à l'École nationale de l'Aviation civile, marié, père d'une petite fille de 5 ans, cet ingénieur de formation originaire de Nîmes dispose, à 43 ans, d'une solide expérience opérationnelle.

Il démarre sa carrière à l'aéroport de Marseille-Provence où il traite les sujets environnementaux et les relations avec les riverains, avant de s'envoler pour la Réunion afin de travailler sur la certification et la mise en place du système de la gestion de sécurité de l'aérodrome. Il rejoint ensuite pendant 10 ans Aéroports de Paris où il assure notamment la gestion de terminaux, de services de sécurité ou des pistes de Roissy. Il y a 7 ans, Sébastien Camélis retrouve son sud-est natal et intègre Aéroports de la Côte d'Azur.

« J'arrive à la tête de cette très belle plateforme, riche d'une forte diversité d'activités et de métiers, avec un grand enthousiasme. Dans la ligne de ce qu'a fait mon prédécesseur, je souhaite continuer à développer cette magnifique plateforme, en collaboration avec tous les acteurs du bassin cannois, communes, riverains, mais plus largement du territoire des Alpes-Maritimes.

L'AVIATION FAIT LA FÊTE

C'est devenu une tradition : 6500 personnes de personnes ont participé, le dernier week-end de septembre, à la Fête de l'Aviation sur l'Aéroport Cannes Mandelieu et celui du Golfe de Saint-Tropez. Une occasion festive et familiale de faire découvrir les métiers de l'aérien, les acteurs du secteur aéroportuaire et les coulisses de cet univers qui fascine. Avec un objectif : faire découvrir le plus vieux rêve de l'Homme : voler.

Les deux plateformes et leurs partenaires ont donc proposé de nombreuses attractions pendant trois jours :

- ▶ Visites et échanges avec des collégiens et lycéens
- ▶ Découverte des métiers aéroportuares
- ▶ Rencontre avec des représentants des trois corps d'armée
- ▶ Expérience de simulation avec des casques de réalité virtuelle
- ▶ Échanges avec les bénévoles d'Aviation sans Frontières
- ▶ mais aussi avec les aéroclubs, clubs de voltige et écoles de formation au métier de pilote de ligne
- ▶ Découverte de l'avenir de l'aérien, avec notamment l'enjeu de l'aviation électrique et des eVTOLs à décollage et atterrissage verticaux.

CERTIFICATION RENOUVELÉE

LES TROIS PLATEFORMES DU GROUPE AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR – NICE, CANNES MANDELIEU ET GOLFE DE SAINT-TROPEZ – ONT VU LEUR LABEL ACA 4+ RENOUVELÉ POUR TROIS ANS.

« Ce certificat décerné par Airport Carbon Accreditation, le programme de certification en matière de gestion carbone mis en place par le conseil international des aéroports ACI Europe, atteste que nous avons tenu nos engagements et continué à diminuer en valeur absolue les émissions de carbone qui sont sous notre contrôle direct », explique Isabelle Vandrot, cheffe du département Développement Durable et Environnement des Aéroports de la Côte d'Azur.

DES ACTIONS CONCRÈTES

La certification atteste donc que, malgré la hausse de trafic qu'il a enregistré, le groupe respecte la feuille de route qu'il s'est fixée, et qui doit le conduire d'ici 2030 à ne plus émettre le moindre gramme de CO₂ sur ses propres émissions, sans compensation.

« L'obtention du label n'est pas le fruit de déclarations d'intention, c'est le résultat d'actions extrêmement concrètes, comme l'utilisation d'un biodiesel sur les aéroports de Cannes et Golfe de Saint-Tropez. Dans la mesure où nous sommes alimentés par une électricité verte depuis plusieurs années, le gros de nos émissions est, en effet, lié aux carburants. À Cannes, nous avons également remplacé la dernière chaudière au gaz que nous utilisons encore ».

CAP SUR 2030

L'étape ultime, l'obtention du label ACA5, est donc fixée pour 2030, au plus tard. « Peut-être gagnons-nous un an ou deux sur tel ou tel aéroport.

Mais la certification n'offre pas de possibilité de retour en arrière. Nous devons donc nous montrer très pragmatiques dans nos choix et ne pas brûler les étapes ».

D'autant que les derniers obstacles sont souvent les plus difficiles à franchir. « Nous avons notre cartographie des sources d'émissions. À partir de là, nous essayons d'agir de manière très rationnelle. Mais nous ne maîtrisons pas forcément tout. Certains engins n'existent pas encore en version tout électrique ; pour d'autres, les délais de livraison sont très longs ».

C'est le cas, par exemple, des groupes électrogènes qui fonctionnent encore au fuel. « À ce jour, nous ne pouvons pas les remplacer. D'une manière générale, nous savons que nous disposons encore d'un gisement de réductions potentielles. C'est vraiment un travail de terrain. Nous essayons également de nous doter d'outils qui nous permettront d'affiner notre connaissance des émissions, en fonction des durées, des usages... Notre défi maintenant concerne les émissions qui ne sont pas sous notre contrôle direct, comme les émissions des avions ou des engins de piste des assistants en escale. Cela demande un gros travail d'enrichissement, et d'efforts conjoints avec tous nos partenaires. La partie à venir s'annonce tout aussi passionnante ».



L'AÉROPORT EN TRANSIT

Limitier les nuisances liées à l'exploitation de ses trois plateformes est une priorité des Aéroports de la Côte d'Azur. Le choix de trajectoires limitant au maximum le survol de territoires habités lors des procédures de décollage et d'atterrissage constitue un des leviers d'action. Mais les contraintes avec lesquelles il convient de composer sont nombreuses.

TRAJECTOIRES : VA OÙ LE VENT TE PORTE...

« MÊME EN 2024, AVEC TOUTES LES AVANCÉES TECHNOLOGIQUES, LES ACTIVITÉS AÉRIENNES RESTENT SOUMISES AUX IMPÉRATIFS DE LA MÉTÉO ! »



© J. Kelagopian

En une phrase, François Janin, Responsable Études Environnement et Relations Riverains Aéroports de la Côte d'Azur, résume les limites auxquelles sont confrontés tous les avions, pilotes et contrôleurs du monde.

Première règle d'or : partout sur la planète, et pas uniquement à Nice, Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez, les avions dé-

collent et atterrissent toujours face au vent. « C'est cet impératif qui dicte le sens de l'orientation des pistes. Et c'est le vent qui explique pourquoi, à Nice, on décolle et atterrit parfois dans le sens Cannes-Antibes-aéroport et parfois dans les sens Nice-aéroport ».

À Nice, pour les décollages, le choix est simple et se résume à ces deux possibilités. En revanche,

trois procédures sont possibles pour atterrir.

PAR VENT D'EST

La première, baptisée RNP-A (Alpha) passe au large du cap d'Antibes. « C'est notre procédure par défaut, celle que nous utilisons systématiquement, dès que les conditions le permettent. Elle



© JL Romero

« Les avions décollent et atterrissent toujours face au vent. »

François Janin

« passe en mer et ne survole personne ». C'est donc la plus favorable pour tout le monde. Mais elle ne peut être mise en service que par vent d'est et lorsque les conditions sont optimales : visibilité supérieure à 10 km et pas de nuages en-dessous de 2500 pieds. « Il faut que le pilote ne cesse d'avoir la piste en visuel à partir du moment où se situe au sud du cap d'Antibes et jusqu'à l'arrivée. » Heureusement, la météo privilégiée des Alpes-Maritimes permet de l'utiliser près de deux fois sur trois (64 % des atterrissages).

Lorsque le vent vient de l'est, mais que les autres conditions ne sont pas réunies, soit parce que la visibilité est inférieure à 10 km, soit parce que le plafond nuageux est trop bas, les pilotes sont contraints de basculer sur la procédure RNP-Z (Zoulou). « Elle emprunte la ligne droite par rapport aux pistes et peut être utilisée quelle que soit la météo car elle se fait aux instruments, en pilotage automatique. Mais, d'un point de vue environ-

nement, c'est la moins favorable, puisqu'elle survole le centre-ville d'Antibes ». Par chance, en 2023, elle n'a concerné que 16 % des vols à l'arrivée.

DES AMÉLIORATIONS À VENIR

Les pilotes ont toutefois dû y recourir assez fréquemment en juin et juillet dernier, alors que la météo semblait clémente. « Les apparences sont souvent trompeuses. D'un point de vue humain, on a l'impression qu'il fait beau, mais la visibilité peut être réduite par des brumes de mer qui interdisent de recourir à la RNP-A. C'est la pire des situations car nous devons survoler Antibes alors que, pour les riverains, le temps est beau ». Enfin, lorsque le vent souffle de l'autre côté, une seule procédure régit les atterrissages sur l'aéroport Nice Côte d'Azur. « Par vent d'ouest, il n'y a pas d'autre possibilité que de suivre la procédure RNP-D (Delta), qui fait un virage au-dessus

de la Baie des Anges. Elle tutoie la Promenade des Anglais mais reste quand même complètement en mer et, comme RNP-A, ne survole aucune habitation. Par ailleurs, elle n'est que peu utilisée et ne représentait qu'un atterrissage sur cinq l'an dernier ».

Toutes ces procédures s'appuient sur des technologies satellitaires, d'un niveau déjà très avancé. Mais l'on sait déjà que, dans ce domaine, de nouveaux progrès interviendront dans les années à venir. « Ces prochaines années, nous disposerons d'outils encore plus précis, qui permettront d'assouplir les minimas météo et de recourir encore plus souvent à la procédure la plus favorable. Nous serons bientôt capables de suivre la trajectoire RNP-A et d'éviter le survol d'Antibes avec moins de 10 km de visibilité et des nuages plus bas. Car notre but est évidemment de passer le plus souvent en mer pour ne survoler personne, faire le moins de bruit possible et diminuer les nuisances ».

	Zone I	Zone II	Zone III
Par pièce principale *			
- Logements collectifs	2500 €	2310 €	1900 €
- Logements individuels	4375 €	4000 €	3625 €
Par cuisine	2310 €	1720 €	1345 €

MONTANTS REVALORISÉS DE 25 % EN FONCTION DE L'APPARTENANCE AUX ZONES DU PGS

* Au sens de l'article R. 111-1 du code de la construction et de l'habitation



PLAN DE GÊNE SONORE (PGS) DE L'AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR

Le PGS s'appuie sur des courbes de données réelles : utilisation des pistes et des procédures, trafic par type avion et par horaire. À Nice, les deux zones où le bruit est le plus fort (au-dessus de 65 db, en orange et en rose sur la carte) sont limitées à l'aéroport et à la mer. Les seules habitations touchées et concernées par le plan se situent en zone 3, avec un indicateur de bruit (Lden pour Level day-every-night) compris entre 55 et 65 db.

LES AIDES À L'INSONORISATION REVALORISÉES

Les pouvoirs publics octroient des aides à l'insonorisation destinées aux riverains des aéroports. Pour réduire le reste à charge qui empêche un certain nombre de foyers de mener à bien leur projet de rénovation acoustique, leurs plafonds ont été revalorisés de 25 % en fin d'année dernière. Ainsi, par exemple, pour une pièce à vivre d'un logement collectif, le plafond passe de 1525 à 1900 euros.

À ce jour, 2800 logements ont été insonorisés et l'agrandissement du PGS d'une centaine de mètres va permettre l'insonorisation de plus de 1500 logements supplémentaires.



© Chirriipo

ENVIRONNEMENT : LE CONTRAT DE CONFIANCE

DANS LA DROITE LIGNE DE LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE D'AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR, L'AÉROPORT DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ A SIGNÉ UNE CHARTE D'ENGAGEMENTS.

Réduire les nuisances générées par l'exploitation de l'aéroport et son empreinte écologique, en privilégiant le dialogue avec les élus des communes voisines, les acteurs du transport aérien et les associations de protection de l'environnement et de riverains, c'est l'objectif de la charte signée entre la Sous-Préfecture de Draguignan, la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est et l'aéroport.

SENSIBILISER LES ÉQUIPAGES

« Au titre de l'Afis*, nous prenons en charge les avions et les hélicoptères depuis le golfe de Saint Tropez jusqu'aux pistes, ainsi que dans l'autre sens, explique Joseph Azzaz, le directeur de l'aéroport. C'est nous qui les cadencions et leur communiquons les informations. Dans ce cadre, nous essayons de leur transmettre une sensibilité au non-sur-

vol de certaines zones clairement identifiées dans le golfe, que ce soit sur les communes de Grimaud, de Cogolin ou de la Môle ».

La charte prévoit donc de tout mettre en œuvre pour sensibiliser les opérateurs et leurs équipages au non-survol de ces zones. « Ce point est notamment abordé lors de la formation que tous les pilotes doivent venir suivre sur site avant d'être habilités à opérer sur l'aéroport. En plus de ce travail en amont, nous suivons et monitorons l'intégralité des arrivées et des départs en fréquence avec nous. En cas de survol prohibé, cela nous permet de mener des actions a posteriori auprès des équipages concernés ».

EFFICACITÉ VÉRIFIÉE

Ce suivi des trajectoires fait également l'objet de comptes-rendus adressés aux opérateurs, mais aussi à la Sous-Préfecture

de Draguignan et aux mairies des communes impliquées. « Nous participons chaque année à une commission consultative de l'environnement, où nous devons rendre compte des actions préventives mises en place et de leur efficacité. Nous cherchons ainsi constamment à les améliorer ».

La charte prévoit également le maintien de l'aérodrome dans ses limites physiques actuelles, sa fermeture la nuit et l'interdiction des mouvements avant 7 heures 30, la préservation de la biodiversité, la poursuite de la politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre ou le traitement et la valorisation des déchets. « Tout ceci relève pleinement de notre responsabilité d'opérateur aéroportuaire ».

*Aerodrom Flight Information Service, en français Prestataire de Services de Navigation Aérienne pour les services d'information et d'alerte.



© J. Kélagopian

AÉROPORT CANNES MANDELIEU : LE POINT DE LA TRAJECTOIRE NORD-OUEST ?

POUR RÉDUIRE LA FRÉQUENCE DES SURVOLS AU-DESSUS DES DIFFÉRENTES COMMUNES RIVERAINES, L'IDÉE D'UNE TRAJECTOIRE ALTERNATIVE EST ÉTUDIÉE DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES. MAIS IL N'EXISTE, POUR LE MOMENT, PAS DE SOLUTION MIRACLE.

Une partie des appareils qui se posent aux instruments sur l'Aéroport Cannes Mandelieu face à la mer survolent plusieurs communes du bassin cannois. En 2015, le sous-préfet de Grasse a demandé aux Services de la navigation aérienne de lancer une étude sur la diversification des trajectoires.

DIMINUER LES SURVOLS

En 2021, une restitution est réalisée lors de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) : la Direction Générale de l'Aviation Civile, mandatée pour réaliser l'étude, la présente aux élus. L'idée était alors de créer une nouvelle trajectoire arrivant par l'ouest, donc par le Var et le Pays de Grasse, pour diminuer la fré-

quence des survols de la première partie de la trajectoire actuelle. Cinq vols test avaient été effectués, au-dessus de territoires qui n'étaient jusque-là pas survolés par la trajectoire actuelle.

PASSER PAR LA MER

En parallèle des travaux de la DGAC, les élus en appellent au ministre des Transports et décident de mandater un cabinet indépendant pour qu'il mène une seconde étude, rendue publique à l'occasion d'une Commission Consultative de l'Environnement (CCE) exceptionnelle en janvier 2024.

Ses conclusions ont validé le travail de la DGAC, l'étude préconisant de plus d'améliorer

autant que possible les arrivées par la mer.

UNE INSTANCE SPÉCIFIQUE

Lors de la dernière CCE, le sous-préfet a donc annoncé son créer une nouvelle instance dédiée spécifiquement à la diversification des trajectoires et susceptible d'être déclenchée dès que des évolutions notables pourront être partagées avec toutes les parties prenantes.

Parallèlement, le sous-préfet a demandé aux Services de la Navigation Aérienne d'entamer une étude afin de vérifier s'il est effectivement possible d'augmenter le nombre des arrivées par la mer à la vue des nombreux paramètres techniques et de sécurité qui rentrent en considération.

© J. Kélagopian



EN QUELQUES MOTS

INTERDICTION

DES TOURS DE PISTE BASSE ALTITUDE EN PISTE 04/22

INTERDICTION

DES TOURS DE PISTE LES DIMANCHES ET JOURS FÉRIÉS POUR LES AVIONS NON BASÉS ET TOURS DE PISTE INTERDITS TOUS LES DIMANCHES ET JOURS FÉRIÉS ENTRE 12H ET 15H ENTRE LE 15 JUIN ET LE 15 SEPTEMBRE

LIMITATION

PLUS STRICTE DU NOMBRE DE TOURS DE PISTE CONSÉCUTIFS, EN FONCTION DE LA CLASSIFICATION ACOUSTIQUE DES AVIONS DEPUIS JUIN 2023

EN QUELQUES CHIFFRES

19,9 %

PART DU TRAFIC D'AVIATION D'AFFAIRES EN 2023

58,8 %

PART DE L'AVIATION LÉGÈRE EN 2023

40 %

TOTAL DES SURVOLS IFR PAR LA TERRE EN 2023

60 %

TOTAL DES SURVOLS IFR PAR LA MER EN 2023

-26 %

TAUX DE RÉDUCTION DU SURVOL DES IFR DU CENTRE DE LA ROQUETTE-SUR-SIAGNE ENTRE 2015 ET 2022

-21,5 %

TAUX DE RÉDUCTION DES INCURSIONS VFR DANS LE ROND BLEU DE LA ROQUETTE SUR SIAGNE ENTRE 2021 ET 2022

-46 %

TAUX DE RÉDUCTION DES INCURSIONS VFR DANS LE ROND BLEU DE MOUGINS ENTRE 2021 ET 2022

-38,5 %

TAUX DE RÉDUCTION DES INCURSIONS VFR DANS LE ROND BLEU DE MOUGINS ENTRE 2021 ET 2022

CAPSSA : 37 ANS D'ÉCHANGES CONSTRUCTIFS

Créé en 1987, le Comité d'action pour la suppression des survols abusifs (Capssa) vient de cesser ses activités. « Au sein de cette association, pourtant destinée à lutter contre les nuisances de l'aéroport, nous sommes toujours tombés sur des gens de grande qualité, et de grande bienveillance, témoigne Isabelle Vandrot, cheffe du département Développement Durable et Environnement. Ils ont toujours réussi à jouer pleinement leur rôle, faire bouger les lignes et nous imposer des contraintes environnementales, sans excès ni agressivité. Au contraire, nos relations ont toujours été marquées par une écoute, un respect mutuel et un esprit constructif permanents. Nous avons eu de la chance de les avoir comme interlocuteurs. Ils nous ont fait grandir. Nous tenions à les en remercier et à leur rendre hommage ».



L'AVION AUTREMENT

Comme pour la voiture, l'avenir de l'aéronautique passe par la diminution du recours aux énergies fossiles et donc, en partie, par l'électrique. De nombreux projets et expérimentations sont en cours et progressent rapidement. La région, en général, et Aéroports de la Côte d'Azur, en particulier, contribuent à cette évolution.

LILIUM SE POSE EN FRANCE

LILIUM, CONSTRUCTEUR ALLEMAND D'APPAREILS ÉLECTRIQUES À DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE VERTICAL, VEUT INSTALLER UNE USINE DE PRODUCTION EN FRANCE.

Fondé en 2015, Lilium est un pionnier mondial dans le domaine de la technologie eVTOL (electrical Vertical Takeoff and Landing) et de la mobilité aérienne régionale électrique, et le seul fabricant au monde à disposer d'une base de certification pour les avions eVTOL à la fois de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) et de l'Administration fédérale de l'aviation (FAA).

UNE NAVETTE AÉRIENNE

Présenté pour la première fois au public à l'occasion du salon EBACE de Genève, en mai dernier, le Lilium Jet est un appareil propulsé par 30 hélices carénées, entraînées par des moteurs électriques. De forme futuriste, il mesure 8,5 m de long, pour une envergure de 13,9 m et peut transporter 6 passagers à la vitesse de croisière maximale de 250 km/h et à une altitude jusqu'à 3000 m.

Objectif affiché par ses concepteurs : en faire un mode de transport régional durable à part entière, alternative vertueuse à l'hélicoptère.

UN MARCHÉ D'AVENIR

La production initiale du Lilium Jet a débuté l'an dernier, sur le site du siège social de l'entreprise, près de Munich,

en Allemagne. Avec une mise en service prévue pour 2026, Lilium se prépare maintenant à une production à plus grande échelle pour répondre à la demande attendue du marché mondial : selon les estimations de la banque américaine Morgan Stanley en 2021, le marché mondial des eVTOL pourrait représenter 1 000 milliards de dollars d'ici 2040.

De son côté, Lilium annonce disposer d'un portefeuille de commandes de plus de 780 Lilium Jets, incluant des commandes fermes, et des accords de partenariat avec des opérateurs aux États-Unis, en Amérique du Sud, en Europe, en Asie et au Moyen-Orient.

CAP SUR LA FRANCE DE L'OUEST

Aéroports de la Côte d'Azur a donc confirmé, à la fin du



© Lilium

« Nous adaptons nos infrastructures pour pouvoir accueillir ce nouveau type d'équipements »

Anne-Cécile Gibault

printemps dernier, être en « discussions avancées » avec le gouvernement français pour implanter une usine de production dans l'hexagone. Dans un communiqué, Lilium énumère les nombreuses raisons de

choisir la France : « L'industrie aéronautique bien établie du pays, son expertise en matière de mobilité électrique, sa main-d'œuvre hautement qualifiée et son environnement gouvernemental favorable ».

Plusieurs sites potentiels dans l'ouest de la France sont à l'étude pour un investissement total estimé à 400 millions d'euros sur plusieurs années, qui devrait déboucher sur la création de 850 emplois directs.

LES AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR POUR PARTENAIRES

Toujours au salon EBACE, Lilium, Aéroports de la Côte d'Azur et UrbanV, société créée par Aeroporti di Roma, SAVE Group, Aeroporti di Bologna et Aéroports de la Côte d'Azur spécialisée dans les vertiports, ont officialisé un partenariat tripartite destiné à mettre en place un « Réseau Lilium » sur la Côte d'Azur. À l'horizon 2026, ce réseau devrait relier Monaco, Nice, Cannes et le Golfe de Saint-Tropez. « Dans ce partenariat, Lilium, le concepteur de l'appareil, cherche des opérateurs pour les exploiter, explique Anne-Cécile Gibault, directrice de la Stratégie et du Développement durable

d'Aéroports de la Côte d'Azur. De notre côté, nous adaptons nos infrastructures pour pouvoir accueillir ce nouveau type d'équipements, avec l'aide d'Urban V qui va également développer des vertiports en dehors des structures aéroportuaires. » Aéroports de la Côte d'Azur apporte donc au projet son expérience déjà riche en matière d'accueil de trafic à décollage et atterrissage vertical. « Nous gérons déjà le trafic des hélicoptères avec des emplacements spécifiques. Mais ils ne disposent pas, pour l'instant, de l'alimentation en électricité et infrastructure de charge nécessaires à ce type d'appareils.

Nous devons donc les adapter et les équiper en conséquence. Nous voulons également nous mettre en capacité d'accueillir n'importe quel type d'eVTOL, comme nous accueillons tous types d'avions ». Des discussions sont également en cours pour étendre le réseau à des villes comme Sophia Antipolis, Aix-en-Provence ou Marseille, offrant une possibilité de mobilité aérienne décarbonée, au faible niveau sonore et émissions opérationnelles nulles, à une région qui compte de nombreuses entreprises et centres économiques répartis sur tout son territoire.



© JetZero

JETZERO INVENTE L'AVION DE DEMAIN

LA SOCIÉTÉ JETZERO TRAVAILLE SUR UN AVION DONT LA CONSOMMATION ET LES ÉMISSIONS SERONT RÉDUITES DE MOITIÉ PAR RAPPORT AUX APPAREILS ACTUELS.

L'aventure JetZero est partie d'un constat : après plus d'un siècle de progrès constants, les avions à réaction à tubes et ailes ont atteint la fin de leur cycle de gains d'efficacité.

FUSELAGE INTÉGRÉ

Face aux contraintes énergétiques et environnementales, il faut maintenant inventer l'avion du futur.

Et pour la start-up californienne, il prend la forme triangulaire d'un appareil à fuselage intégré, dont la mise en service est espérée dès 2030. La forme de l'avion et la conception plus fine de ses ailes améliorent considérablement son efficacité aérody-

namique, réduisant de moitié ses besoins en carburant.

Le fuselage est également conçu pour optimiser le stockage de l'hydrogène, ce qui devrait faciliter la bascule vers l'adoption de carburants sans émissions.

D'AUTRES AVANTAGES

Selon ses concepteurs, la forme de l'appareil permet aussi de redessiner totalement l'emplacement réservé aux passagers. D'avantage de couloirs et d'espaces de rangement offriront une expérience de vol et un confort inédits, tout en réduisant les temps d'accès à bord et de sortie des passagers.

Autre atout : grâce à sa conception à un seul pont, il s'intègre parfaitement aux infrastructures aéroportuaires actuelles et s'adapte aux pistes et aux portes d'embarquement existantes. Enfin, le montage des moteurs sur le dessus de l'avion en réduit considérablement le bruit, quatre fois moins fort pour les riverains que celui d'un avion traditionnel.

Ce projet d'« aile volante » a déjà reçu le soutien de la Nasa, de l'US Air force et de l'Administration fédérale de l'aviation américaine (FAA). La compagnie easyJet s'y est par ailleurs associée, preuve supplémentaire que l'aviation commerciale s'implique dans l'innovation pour la décarbonation.



© A. Bastello Palais Prancier

TROIS QUESTIONS À...

SÉBASTIEN CAMÉLIS, DIRECTEUR DE L'AÉROPORT CANNES MANDELIEU

L'Aéroport Cannes Mandelieu suit de près toutes ces évolutions techniques...

Bien sûr. Nous avons par exemple présenté le Pipistrel, un avion électrique, aux partenaires de l'aéroport il y a deux ans. Il avait été accueilli avec enthousiasme, chacun y trouvant une réponse

pertinente au double enjeu de la réduction des nuisances sonore et des émissions de CO₂.

Qu'est-ce qui limite encore son développement ?

Les freins sont pour une part technologique, avec des performances encore un peu limitées

pour répondre aux besoins d'autonomie des partenaires, et d'ordre financier. Aussi, au-delà du réel au-delà du réel succès d'estime, et de l'adéquation avec les contraintes environnementales, le coût d'acquisition de l'appareil freine encore le passage à l'acte.

Dès lors, quel peut-être votre rôle ?

Nous sommes convaincus que l'aviation électrique est très adaptée à notre terrain, qui accueille aéroclubs et écoles de pilotage au cœur d'un territoire dont l'urbanisme s'est développé, notamment sous les trajectoires empruntées pour les tours de pistes. La technologie s'améliore et de nouveaux modèles plus performants et adaptés vont voir le jour. Nous voulons également contribuer à leur déploiement et travaillons à un dispositif pour favoriser son essor.



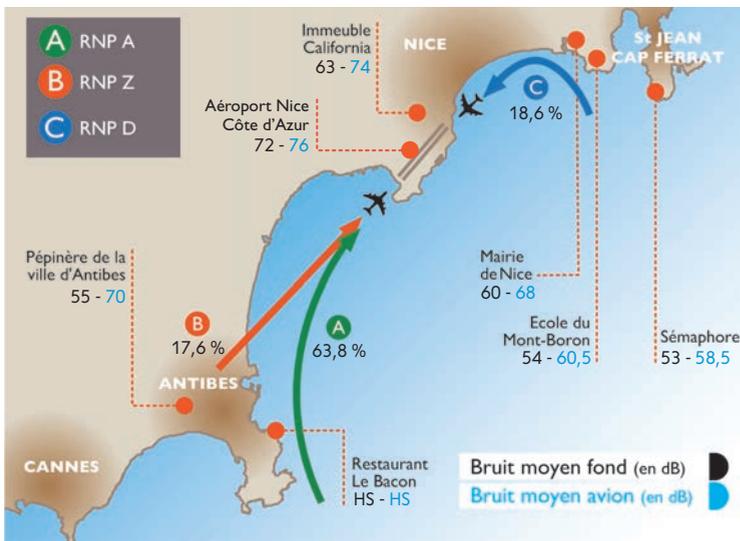
© Air bp

PREMIER CAMION AVITAILLER ÉLECTRIQUE

Nouvelle étape dans la trajectoire de décarbonation des Aéroports de la Côte d'Azur, l'Aéroport Cannes Mandelieu dispose depuis le 23 mai du premier camion avitailleur entièrement électrique fabriqué en Europe par le pétrolier Air bp. Doté d'une citerne de 20 000 L, il est alimenté par des batteries lithium-fer-phosphate, les plus sûres à ce jour. Complètement silencieux, il offre une meilleure visibilité à l'avitailleur. « C'est un magnifique outil de travail, performant, safe et beau », commente Damien Terruel, responsable exploitation aéroportuaire de Cannes Mandelieu.

NICE CÔTE D'AZUR

PROCÉDURES & BRUIT MOYEN AU 30 SEPTEMBRE

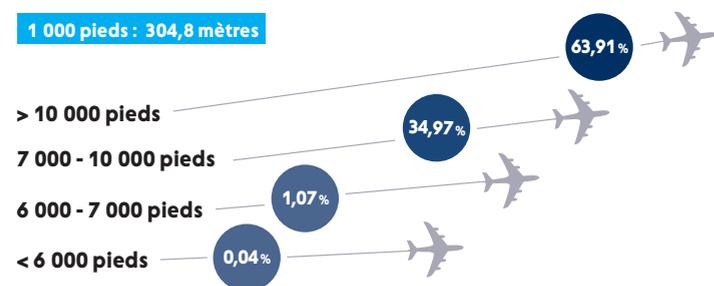


VOLS DE NUIT AU 30 SEPTEMBRE

	Arrivées	Départs
Aviation commerciale	1011	436
- dont programmés	410	23
- dont retardés	601	413
Aviation générale	369	219
Charters	30	24
Militaires	1	0
Total	1411	679
Nombre par nuit	5,1	2,5

DÉCOLLAGE NORD - ALTITUDE DE PASSAGE DE LA CÔTE AU 30 SEPTEMBRE

1 000 pieds : 304,8 mètres



3,3% Le taux de survol historiquement bas de la ville d'Antibes au cours du mois d'août. Il était de 5,1 % en août 2023, déjà record.

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.

1014 C'est le nombre de mouvements réalisés de nuit en raison d'un très grand nombre de retards au cours de l'été pour des raisons opérationnelles. Cela porte à 7,6 le nombre de mouvements par nuit, soit entre 23h30 et 6h00.

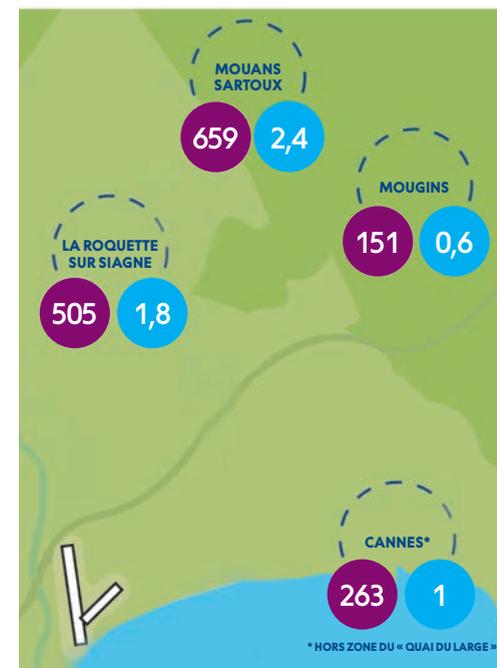
98,88% C'est le pourcentage d'avions qui, depuis le début de l'année, ont franchi la côte à 7 000 pieds d'altitude minimum. Un pourcentage en hausse de plus d'un point sur un an.

CANNES MANDELIEU

VFR : SURVOLS DES RONDS BLEUS AU 30 SEPTEMBRE

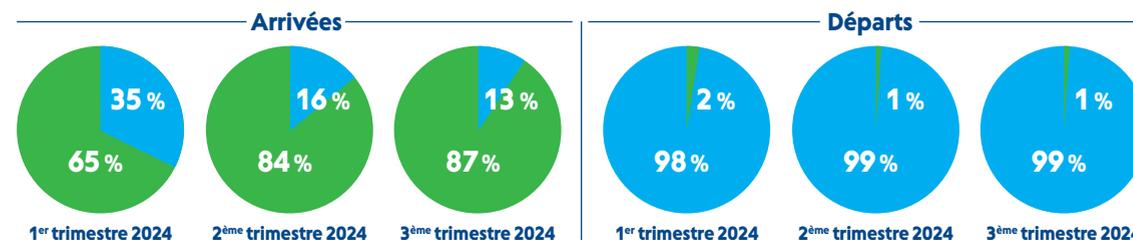
● Nombre de survols ● Survols par jour en moyenne

1,4 C'est la moyenne quotidienne des survols des ronds bleus (les zones urbaines très sensibles) de La Roquette-sur-Siagne, Mougins et Mouans-Sartoux depuis le début de l'année. Alors qu'elle était de 2 en 2023, cette moyenne s'est stabilisée à ce niveau bas depuis le début de l'année, alors que l'indicateur intègre désormais une nouvelle zone, Cannes (hors quai du large).



IFR : RÉPARTITION DES ARRIVÉES ET DÉPARTS

■ MER ■ TERRE

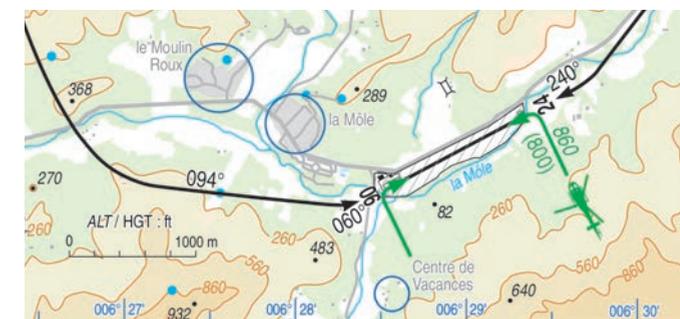


59,6 C'est le pourcentage des vols IFR (arrivées et départs) effectués au-dessus de la mer depuis le début de l'année 2024. Il était de 58 % en 2022.

GOLFE DE SAINT-TROPEZ

SURVOLS DES RONDS BLEUS DE LA MÔLE AU 30 SEPTEMBRE

20 C'est le nombre, en très nette baisse, de survols des ronds bleus (des zones urbaines très sensibles au bruit) imputables au trafic de l'aéroport depuis le début de l'année. A noter qu'il n'y eut qu'un seul survol au cours du mois d'août, en fort retrait par rapport à l'an passé.



LE TERRITOIRE EN ACTION

Chaque Français produit en moyenne 160 kg de déchets verts par an. Les brûler génère des émissions en tous genres qui viennent s'ajouter à une atmosphère déjà passablement polluée. C'est, du reste, interdit par la loi.

Il y a de toute façon beaucoup mieux à faire : l'Écopôle du Maravéou, près de l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez, les transforme en compost ; la société Mini Green Power, à Hyères, en énergie.

MINI GREEN POWER : DES DÉCHETS PLEINS D'ÉNERGIE

BASÉE DANS LE VAR, MINI GREEN POWER CONÇOIT, FABRIQUE ET INSTALLE DES MINI CENTRALES DESTINÉES À VALORISER LES DÉCHETS VÉGÉTAUX.



© Mini Green Power

Modulaires, démontables, autonomes et contrôlables à distance, les Mini Centrales Vertes® de MGP peuvent fournir de la chaleur ou du froid et/ou de l'électricité. Leur combustible : les déchets verts des communes issus de l'entretien des espaces verts, les sous-produits agricoles ou de l'industrie du bois, les déchets des industries agro-alimentaires... Un gisement estimé à 6 millions de tonnes par an, qui ne sont pas réutilisées et dont le traitement coûte cher.

Nécessitant une emprise au sol comprise entre 100 et 1500 m² selon leur puissance, les Mini Centrales Vertes® permettent de traiter entre 1000 et 20 000 tonnes de déchets verts et CSR (combustible solide de récupération) par an. En chaleur pure, à partir d'une quantité annuelle de 1000 à 1500 tonnes de déchets forestiers, une installation permet de chauffer environ 25 000 m² de bâtiments. Implantées localement, elles s'inscrivent parfaitement dans une

logique de circuit court. Et le bénéfice est double : en plus de produire une énergie bas carbone à partir de déchets locaux jusqu'alors mal valorisés, la technologie de Mini Green Power permet de stocker entre 500 et 10 000 tonnes de CO₂ par an, grâce à la production de biochar, du charbon d'origine végétale susceptible d'être utilisé comme amendement du sol dans les cultures ou comme additif au béton.

ÉCOPÔLE DE LA MÔLE : UNE NOUVELLE INSTALLATION PLUS PROPRE ET PLUS EFFICACE

OPÉRATIONNEL DEPUIS UNE VINGTAINÉ D'ANNÉES, LE SITE DE VALORISATION DES DÉCHETS VERTS DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ VIENT DE FAIRE PEAU NEUVE.

Implantée sur 2,5 hectares, à la Môle, la plateforme du Maravéou accueille et traite les déchets végétaux de la communauté de communes depuis 2004. Mais depuis la fin de l'année dernière, c'est une toute nouvelle installation qui a pris le relais.

UNE NOUVELLE FAÇON DE FAIRE LES COMPOSTS

« L'ancien site était dépassé et ne répondait plus aux normes, explique Simon Beaujon, responsable du service Écopôle du Golfe de Saint-Tropez. La décision de le refaire a donc été prise en 2018 et les travaux ont démarré fin 2022 ».

En fonction depuis la fin de l'an dernier, le nouvel outil répond pleinement aux attentes. Techniquement plus avancé, il permet notamment de transformer plus rapidement les végétaux



© Communauté de Commune du Golfe de Saint-Tropez

en compost. « Après le broyage, grâce à un système d'insufflation d'air, la transformation en amendement organique ne prend plus qu'une trentaine de jours, contre 6 à 10 mois auparavant ».

La capacité de traitement s'en trouve mécaniquement augmentée, avec un objectif de 20 000 tonnes par an. « Cela représente le gisement de déchets végétaux captés par le réseau des 11 déchetteries de la collectivité. Nous produisons ainsi un volume annuel de 12 000 tonnes de compost, susceptibles d'être utilisés par le mode viticole aussi bien que par les particuliers ».

DES AMÉLIORATIONS ENVIRONNEMENTALES

La nouvelle technique de fermentation des déchets permet en outre d'obtenir la même qualité de compost, été comme hiver et quelles que soient les conditions climatiques. « Quelle que soit la période de l'année, son PH, sa densité et ses valeurs agronomiques sont identiques. C'est important pour celui qui l'utilise. »

Le nouveau site a également fait de gros progrès en matière environnementale. La première contrainte de ce type d'installation réside dans la gestion des eaux. Toutes les surfaces étant goudronnées, le nouveau centre est entièrement imperméabilisé. « Toutes les eaux de process et de ruissellement sont donc récupérées, filtrées dans une petite station d'épuration intégrée, stockées et réutilisées ».

Ce traitement de l'eau, associé à la diminution du temps de stockage des déchets, entraîne également une réduction considérable des nuisances olfactives.

EN QUELQUES CHIFFRES

15 À 20 000 TONNES
DE DÉCHETS VERTS TRAITÉS
PAR AN

12 000 TONNES
DE COMPOST PRODUITES
CHAQUE ANNÉE

8,5 MILLIONS €
D'INVESTISSEMENT
DEPUIS 2019



© FlyLab

FLYLAB : UNE IDÉE QUI A FAIT MOUCHE

FLYLAB UTILISE LA MOUCHE SOLDAT NOIRE POUR PRODUIRE DE LA FARINE ET DE L'HUILE D'INSECTES NOTAMMENT DESTINÉES À L'ALIMENTATION ANIMALE.

Basée à Bangkok, en Thaïlande, FlyLab semble bien éloignée des Alpes-Maritimes. Et pourtant... L'aventure a débuté voici une dizaine d'années à La Colle-sur-Loup, dont sont originaires les trois jeunes entrepreneurs aujourd'hui à la tête de la société.

DES GRILLONS AUX MOUCHES

« J'étais déjà en Thaïlande, se souvient Nicolas Bery, l'un des trois co-fondateurs de l'entreprise. Au départ, j'ai commencé par transformer puis élever des grillons, alors présentés par les Nations-Unies comme une alternative alimentaire dans le futur. Cyril Caujolle m'a rejoint en 2016 ; Olivier Tugaut, en 2020 ».

Spécialisée jusque-là dans les protéines en poudre destinées aux produits de nutrition sportive, la société, soumise à la concurrence des protéines végétales, prend alors un tour-

nant. Les mouches soldats noires viennent remplacer les grillons. « C'est là qu'est née FlyLab et que nous nous sommes tournés vers les aliments pour animaux. Nous stockons des déchets avec lesquels nous nourrissons les larves. Au bout de deux semaines, nous récoltons les mouches, les transformons en poudre et récupérons également le gras. Nous vendons donc de la farine et de l'huile. »

REVENIR EN FRANCE

Les marchés principaux de FlyLab sont les fabricants de nourriture pour animaux de compagnie, l'aquaculture et la cosmétique. Objectif : remplacer le maïs, le soja et la farine de poisson majoritairement utilisés jusqu'à présent et limiter ainsi la monoculture, la déforestation et la surpêche.

Un enjeu majeur s'attache à l'élevage des mouches : trouver

des déchets car les larves ingurgitent 16 fois leur masse et la mouche, qui n'a pas de bouche, vit 12 jours sur ses réserves. « Nous avons commencé en Thaïlande parce que j'étais sur place, qu'il existait déjà un petit marché traditionnel et que la Thaïlande est le troisième producteur d'aliments pour animaux au monde. Mais nous aimerions maintenant nous implanter en France, et pourquoi pas dans les Alpes-Maritimes ».

Les trois hommes ont donc entrepris de nouer des contacts avec des partenaires stratégiques potentiels, clients et fournisseurs de matière première. « Nous regardons à différents endroits : le Nord-Est, Montpellier, Nîmes et, bien sûr, les Alpes-Maritimes. D'ici la fin de l'année, nous aurons finalisé les premiers contrats. L'an prochain, nous installerons un pilote et la construction de la première unité européenne démarrera sans doute courant 2025. »



© CRT

Interview de son Président **François de Canson**, aussi Vice-Président de la Région PACA.

Qu'est-ce qui a donné naissance au Touriscore ?

Entre 2019 et 2022, le service observation du Comité Régional du Tourisme Provence-Alpes-Côte d'Azur et ses partenaires (les six départements, les aéroports et les parcs nationaux) ont mené une étude unique en France. Elle portait sur nos douze principales clientèles : régionale, d'Île de France, Auvergne Rhône Alpes, Occitanie, Allemagne, Belgique et Luxembourg, Espagne, Etats-Unis, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suisse. Près de 50 000 touristes français et internationaux ont été interrogés pour connaître les points forts du comportement des clientèles. De cette étude est née l'idée de créer un « TouriScore ».

De quoi s'agit-il ?

En nous appuyant sur quatre éléments clés du comportement des clientèles, impact écologique, poids économique, déplacement sur l'ensemble du territoire et périodicité des visites, nous attribuons à chacune d'entre elle un « score » qui va de A à E, du plus « vertueux » au moins vertueux. Pour le mo-

TOURISCORE : LE COMPORTEMENT DES TOURISTES PASSÉ À LA LOUPE

LE COMITÉ RÉGIONAL DU TOURISME S'EST DOTÉ D'UN OUTIL DESTINÉ À AFFINER SA CONNAISSANCE DU COMPORTEMENT ET DES ATTENTES DES TOURISTES VISITANT LA RÉGION.

ment, les douze clientèles évaluées se situent entre A et B, mais l'année prochaine nous en évaluerons d'autres, qui obtiendront peut-être un moins bon résultat... Par ailleurs, cet outil est évolutif comme l'est le comportement des clientèles étudiées : certaines passeront peut-être du B au A ou inversement.

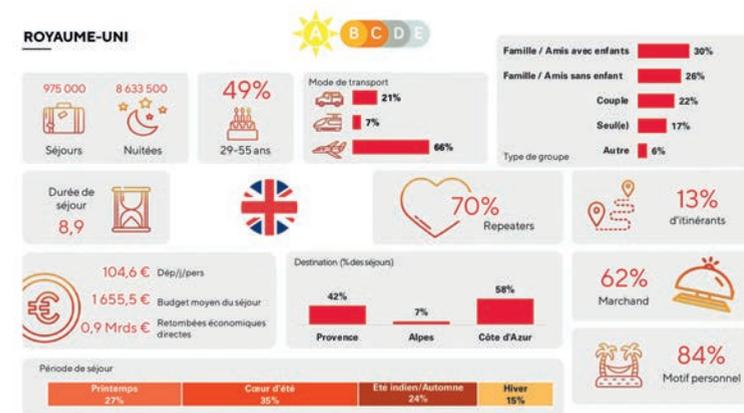
Quels sont vos objectifs ?

C'est un outil qui doit aider à privilégier les comportements vertueux

et qui, en toute transparence, doit permettre d'apporter des arguments concrets à ceux qui parfois préfèrent des contre-vérités sur le tourisme, et mettre un terme au « tourisme bashing ». Comme nous le défendons depuis 2018 avec le président de la Région, Renaud Muselier, il ne faut jamais opposer écologie et économie. Nous pouvons développer un tourisme durable et positif, respectueux des habitants et de l'environnement. Nous croyons à une écologie de croissance.

LE TOURISME EN PACA

16,8 MILLIARDS € PAR AN DE RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DIRECTES | **PLUS DE 150 000 EMPLOIS** | **-87 % DE CLIENTÈLES EXTRARÉGIONALES**



VOUS PORTEZ UN **PROJET AZURÉEN**
QUI PRÉSERVE **LA BIODIVERSITÉ**
OU PROMEUT **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