

# PASSERELLE

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

NICE • CANNES • SAINT-TROPEZ

## DÉVELOPPEMENT DURABLE : UN CHEMIN BIEN TRACÉ

---



### L'AÉROPORT EN TRANSIT

Prévention du bruit : premiers bilans

### L'AVION AUTREMENT

L'avion de demain sera silencieux et décarboné

### LE TERRITOIRE EN ACTION

La Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur



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

L'ambition est dans l'objectif, la responsabilité dans la démarche pour y parvenir.

En 2024, les Aéroports de la Côte d'Azur se sont dotés d'un nouveau Plan stratégique, Azur 2030, positionnant la durabilité et la responsabilité au sein du Groupe et de ses actions. Dans son prolongement, nous avons bâti et détaillé une démarche de Responsabilité Sociétale de l'Entreprise (RSE). Accompagné par le Global Compact, organisme placé sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies avec lequel nous collaborons, elle fixe 13 objectifs ambitieux sur quatre axes : l'environnement, le social, la gouvernance et le territoire que nous servons. Soutenue par une méthodologie interne, elle a déjà porté ses premiers fruits : le Groupe a obtenu cette année la médaille d'Or EcoVadis, une récompense qui n'a été décernée qu'à deux aéroports dans le monde !

En parallèle, nous continuons d'œuvrer pour notre territoire et plus particulièrement pour les acteurs engagés dans des projets environnementaux et sociaux. C'est le rôle de notre Fondation, créée en 2009 et qui est placée sous l'égide de la Fondation de France. Elle agit sur deux axes : la promotion de la solidarité entre actifs et inactifs, jeunes et seniors, valides et non valides, et la préservation de l'environnement. Notre Fondation vient de sélectionner de nouveaux projets, que vous pourrez découvrir dans ce numéro. Chacun illustre la mobilisation de la société civile, sa responsabilité et son ambition. Tous nous rendent fiers de les soutenir.

Agir avec ambition, soutenir les démarches engagées, mais aussi valoriser les initiatives qui dessinent l'avenir du transport aérien et sa plus fine intégration dans la trajectoire de décarbonation de ce secteur clé, incontournable, irremplaçable, surtout dans une région enclavée. C'est ce qu'illustrent ici les articles consacrés aux avionneurs, historiques ou plus récents, qui, chacun à leur manière, se sont fixés des objectifs responsables, une feuille de route ambitieuse pour que voler reste encore longtemps un rêve compatible avec la réalité et ses urgences environnementales.

Toutes les initiatives comptent, chaque pas rend le suivant possible, chaque ambition mérite d'être soutenue et valorisée. Car c'est une part du monde demain qui se dessine, déjà, à travers ce nouveau numéro de votre magazine.

Je vous en souhaite une bonne lecture et par avance un bel été.



**Franck Goldnadel**

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

**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 - Hélène 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 :** © David Bouko

Document édité  
selon le Label



N° ISSN : 2826-9748  
Mai 2025 - N°6



© Adobe Stock

© Adobe Stock

## NOUVELLES DESTINATIONS

16 nouveautés figurent au programme de l'été 2025 de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, avec l'arrivée de 4 nouvelles compagnies et 11 lancements de lignes dont 6 destinations inédites (Santorin, Florence, Lamezia Terme, Washington, Istanbul Sabiha et Wrocław).

La desserte des États-Unis ne cesse de s'accroître avec l'arrivée d'une liaison vers Washington, opérée par United Airlines. Les amoureux de l'Italie et du bassin méditerranéen seront comblés, avec des vols vers Venise, Florence, Lamezia Terme mais aussi Santorin ou Tel Aviv. À signaler aussi le lancement de liaisons vers Düsseldorf, en Allemagne, Bucarest, en Roumanie, Chisinau, en Moldavie, Wrocław, en Pologne ou, côté français, Brive-la-Gaillarde.

Au total, l'aéroport accueille désormais 61 compagnies régulières, desservant 122 destinations dans 45 pays, avec un nouveau record de 14 long-courriers dans le programme régulier (6 vers les pays du Moyen-Orient, 6 vers les États-Unis et 2 vers le Canada).

### 6 NOUVELLES DESTINATIONS

ISTANBUL SABIHA  
FLORENCE  
LAMEZIA TERME  
SANTORIN  
WASHINGTON  
WROCLAW

### 4 NOUVELLES COMPAGNIES

ANIMAWINGS  
CHALAIR  
PEGASUS AIRLINES  
SKYUP AIRLINES

### 5 ANNUALISATIONS

EASYJET – PRAGUE, MADRID, STRASBOURG  
PEGASUS AIRLINES – ISTANBUL SABIHA  
TRANSVIA FRANCE – ALGER

### 11 LANCEMENTS

AIR CORSICA – FLORENCE  
ANIMAWINGS – BUCAREST  
CHALAIR – BRIVE-LA-GAILLARDE  
EASYJET – DÜSSELDORF, SANTORIN, TEL AVIV,  
LAMEZIA TERME  
SKYUP AIRLINES – CHISINAU  
TWINJET – VENISE  
UNITED AIRLINES – WASHINGTON  
WIZZ AIR – WROCLAW

## GOLFE DE SAINT-TROPEZ : NOUVELLE CERTIFICATION

Dans le cadre de la démarche d'amélioration continue de la qualité de service au sein des Aéroports de la Côte d'Azur, la plateforme du Golfe de Saint-Tropez vient d'obtenir, à l'issue d'un audit rigoureux et avec les félicitations du jury, la certification IS-BAH1.

Elle valide deux éléments fondamentaux :

- La mise en œuvre et l'animation d'une culture des risques inhérents aux activités de l'aéroport, commune à l'ensemble des équipes ;
- La révision de l'intégralité des processus, accompagnée d'une formation de l'ensemble des équipes aux enjeux sécuritaires.

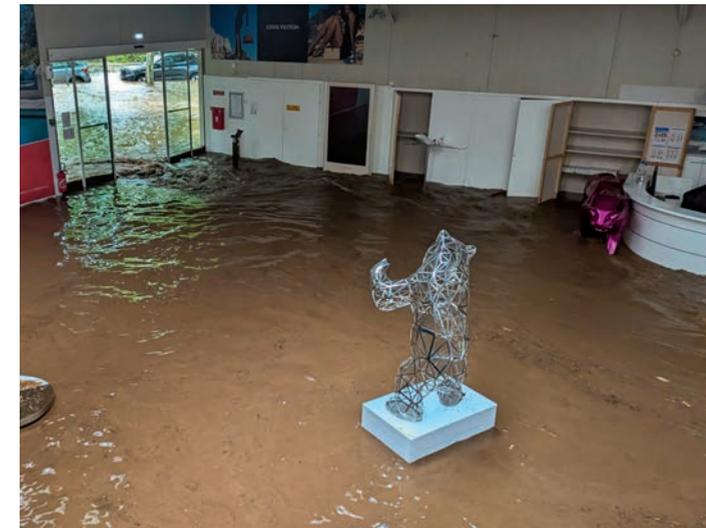
La certification garantit donc aux usagers de l'aéroport que les services d'assistance en escale répondent aux meilleurs standards en matière de sécurité.



© Chirripo

« Nos clients étaient en demande de cette certification. Le fait que son référentiel, actualisé chaque année, soit établi par des professionnels de l'assistance en escale en fait un garant de notre excellence opérationnelle, se félicite Joseph Azzaz, directeur de l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez. Le processus pour l'obtenir a permis d'instaurer un climat de confiance et de responsabilité mais aussi d'apporter aux équipes une meilleure connaissance et maîtrise de leurs métiers, entraînant un net bénéfice au quotidien dans les opérations en escale ».

## AÉROPORT DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ : DES DÉGÂTS ET UNE BELLE MOBILISATION



Les travaux de rénovation du terminal de l'aéroport venaient tout juste d'être terminés pour offrir un meilleur accueil et une qualité de service renforcée aux voyageurs dès cet été. Mais l'exceptionnel orage qui s'est abattu sur La Môle le 20 mai dernier a totalement submergé l'ensemble de l'infrastructure : piste, parkings avions et intérieur du terminal. Heureusement, la mobilisation des services municipaux et préfectoraux, associés à des voisins venus spontanément offrir leur secours et moyen matériel, a permis de rapidement aspirer l'eau et nettoyer l'aéroport. Quelques dégâts nécessiteront des travaux de réparation et de rénovation mais l'essentiel a été préservé et l'aéroport a pu rouvrir au trafic aérien dès le samedi 24 mai.



## CANNES-MANDELIEU : LE TRI PREND SON ENVOL

Une vingtaine de points de collecte bi-flux ont été installés en janvier dernier dans tout le terminal de l'Aéroport de Cannes-Mandelieu en remplacement des précédentes poubelles. Elles permettent désormais aux passagers et personnels du site de trier les déchets non recyclables des emballages en tout genre, mouchoirs, papiers ou canettes en aluminium.

« La société de nettoyage, qui collectait auparavant les poubelles de bureau, prend désormais en charge ces points de collecte, explique Yannick Lamy, Chargé Études Environnement et Relations Riverains de l'Aéroport de Cannes-Mandelieu. Elle les transvase dans des contenants situés à l'extérieur du terminal, qui sont ensuite traités par les services de l'agglomération de Cannes-Pays de Lérins. »



## AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR : EAU FRAÎCHE À VOLONTÉ

Trente fontaines à eau aux couleurs de l'Aéroport Nice Côte d'Azur ont été installées dans les Terminaux 1 et 2. « Indépendamment de la loi qui a rendu obligatoire l'installation de fontaines dans les lieux accueillant du public, c'est l'aboutissement de toute une réflexion menée depuis l'évolution de la réglementation dans les aéroports », souligne Marianne Pecorari, Responsable Démarche Qualité de Service de l'aéroport.

Les passagers ne pouvant plus passer les contrôles avec des flacons contenant des liquides, ils se sont en effet trouvés contraints de les jeter en amont des postes de sûreté. « Pour éviter de générer trop de déchets et permettre aux usagers de conserver leurs contenants, nous avons donc commencé par mettre des vidoirs à leur disposition. Le déploiement des fontaines à eau, en collaboration avec les services techniques de l'aéroport, vient donc boucler la boucle, en permettant aux voyageurs de se réapprovisionner après avoir franchi les contrôles ».

Toujours dans un souci de réduction des déchets, les fontaines sont directement raccordées au réseau d'eau potable. Placées dans les halls, couloirs d'accès ou entrées des sanitaires et en sortie des postes d'inspection - filtrage des deux terminaux, elles sont rafraîchies pour offrir une eau agréable à la consommation.

## AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR : LE HVO PREND LA PISTE

Pour poursuivre la décarbonation, le déploiement du HVO (huile végétale hydrotraitée) en remplacement du gasoil a débuté sur les véhicules de pistes de l'Aéroport Nice Côte d'Azur qui ne peuvent pas encore être électrifiés. Une cuve HVO a ainsi été mise en place en mars dernier.

### UNE EXPÉRIENCE ÉPROUVÉE

Cette démarche s'appuie sur les enseignements tirés du déploiement mené depuis un an sur les plateformes de Saint-Tropez et Cannes-Mandelieu, dont le bilan est totalement positif. « Tous nos véhicules thermiques, à l'exception des camions de pompiers, roulent désormais au HVO, se félicite Damien Terruel, Responsable Exploitation Aéroportuaire de l'Aéroport Cannes-Mandelieu. C'est donc le cas de tous les véhicules aviateurs, des tracteurs de piste mais aussi des groupes thermiques au sol ou de tous les équipements annexes ».

### UNE RÉUSSITE AVÉRÉE

La transition s'est faite en douceur. « Nous n'avons pas rencontré le moindre problème technique ni ressenti de surconsommation de carburant ». Et le bénéfice environnemental ne fait pas de doute. « Nos fournisseurs nous délivrent des certificats de durabilité. Les émissions de CO<sub>2</sub> sont réduites d'au-moins 80 %, ce qui représente une économie annuelle de 50 tonnes sur les deux aéroports qui consommaient environ 24 000 litres de gazole par an. Les retours dont nous bénéficions dans le cadre de nos démarches de certification sont très positifs. C'est vraiment une réussite ! »

Cette nouvelle contribution à la politique de décarbonation des Aéroports de la Côte d'Azur pro-

longe les gains environnementaux déjà permis par l'électrification des véhicules compatibles, de celle en cours des opérations en escale, de la pose de boîtiers anti-smog réduisant de plus de 80 % les émissions de particules fines des véhicules thermiques ou encore de suppression des chaudières à gaz pour la régulation thermique des terminaux.



### HVO : KESAKO ?

C'est un carburant de type diesel qui présente la particularité d'être produit à partir d'huiles végétales, comme son nom l'indique, mais également de déchets, d'huiles résiduelles et de graisses, comme l'huile de friture. C'est le seul biocarburant reconnu internationalement pour une utilisation à 100 % et il répond à la norme EN 15940. Sur l'ensemble du cycle de vie, il représente une économie d'au moins 80 % de CO<sub>2</sub>. En effet, à la différence des carburants fossiles, les émissions de CO<sub>2</sub> issues de la combustion d'un biocarburant sont compensées en partie par le CO<sub>2</sub> capté durant la croissance de la plante lors de la photosynthèse. Sa combustion est également moins émettrice de polluants réglementés (NOx, HC, CO et particules) qu'un carburant standard. Dernier petit avantage, son utilisation réduit l'entretien des filtres et des pistons des véhicules l'utilisant.

# L'AÉROPORT EN TRANSIT

La politique de développement durable des Aéroports de la Côte d'Azur s'appuie sur de nombreux leviers : optimisation des procédures opérationnelles, prévention des risques, innovations techniques, sensibilisation des partenaires... Sa mise en œuvre nécessite donc un pilotage précis et des outils spécifiquement dédiés.

## LE DÉVELOPPEMENT DURABLE : UN CHEMIN BIEN TRACÉ

DANS LA CONTINUITÉ DE LEUR PLAN STRATÉGIQUE, LES AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR ONT LANCÉ UNE DÉMARCHE DE RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE (RSE) DESTINÉE À FORMALISER LEURS ENGAGEMENTS EN MATIÈRE DE DURABILITÉ. ET, POUR EN ASSURER UN SUIVI EFFICACE, CES ENGAGEMENTS ONT ÉTÉ INTÉGRÉS À UN NOUVEAU SYSTÈME DE MANAGEMENT INTÉGRÉ (SMI).



© D. BOUKO

Publiée au Journal Officiel de l'Union européenne le 16 décembre 2022 et transposée par la France un an plus tard, la directive CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) impose aux grandes entreprises de publier leurs informations relatives à leurs performances extra-financières et à la durabilité. Pour répondre à cette

obligation, le groupe Aéroports de la Côte d'Azur a décidé de formaliser sa démarche de Responsabilité Sociétale de l'Entreprise avec, en ligne de mire, une meilleure efficacité dans les processus et des résultats améliorés. L'obtention d'une médaille d'Or EcoVadis est venue souligner la pertinence de cette démarche.

## RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE

### Pour un environnement préservé

- Décarbonation
- Résilience aux effets du changement climatique
- Énergie
- Qualité de l'air
- Préservation des ressources en eau



### Pour une expérience client réussie et sécurisée, de façon responsable et éthique

- Sécurité et sûreté aéroportuaire
- Cybersécurité
- Orientation client
- Gouvernance, intégrité et éthique des affaires



### Pour la santé et le bien-être des femmes et des hommes qui œuvrent sur nos plateformes

- Emploi, santé, sécurité des collaborateurs et des travailleurs de la chaîne de valeur sur les plateformes aéroportuaires
- Engagement, développement, bien-être et inclusion des collaborateurs



### Pour le rayonnement et la connectivité de la Côte d'Azur

- Valorisation et mobilité territoriale
- Création de richesses sociales et économiques



## QUATRE PILIERS

« Pour commencer, il s'agissait de recenser et systématiser les actions et les engagements, déjà mis en œuvre ou à programmer, au sein du groupe », précise Théo Viseur, responsable Climat et RSE au sein de la Direction de la Stratégie et du Développement Durable des Aéroports de la Côte d'Azur. « Nous nous sommes appuyés sur les trois piliers classiques de la RSE, l'Environnement, le Social et la Gouvernance. Nous y avons ajouté le Territoire car un aéroport s'intègre dans son écosystème, naturel, humain et économique. Pour chacun de ces piliers, nous nous sommes rapprochés des équipes, afin d'identifier les enjeux les plus significatifs.

Une matrice (dite de double matérialité) a ensuite priorisé ces enjeux en fonction de leur pertinence, de leur aspect financier et de leur impact sur la société. »

## DES ACTIONS CONCRÈTES

La définition des actions à mettre en œuvre s'inscrit dans le cadre des objectifs de développement durable, structurés par le Global Compact dépendant de l'Organisation des Nations Unies avec lequel les Aéroports de la Côte d'Azur collabore. Les 13 engagements sont ensuite répartis à travers quatre axes.

Pour l'environnement, les priorités mises en avant concernent la décarbonation, l'énergie, la résilience aux effets du changement climatique, la qualité de l'air et la préservation des réserves en eau.

Pour le social, il s'agit de l'emploi, de la santé et de la sécurité des travailleurs, ainsi que du bien-être au travail et de l'inclusion des collaborateurs.

Côté gouvernance, l'accent est mis sur quatre axes : la cybersé-

curité, la sûreté et la sécurité aéroportuaire, l'orientation client et enfin l'intégrité et l'éthique des affaires.

Enfin, pour le territoire, la volonté de créer des richesses sociales et économiques, de faciliter la mobilité et de favoriser sa valorisation est clairement affichée. « Un calendrier d'actions concrètes dans chacun de ces domaines a été élaboré. Certaines ont déjà été réalisées, d'autres le seront cette année, ou d'ici 2030. Par exemple, l'atteinte du net zéro émission (neutralité sans compensation sur nos propres émissions) d'ici 5 ans impose en parallèle l'élaboration d'une feuille de route de décarbonation du scope 3, autrement dit des émissions qui ne sont pas sous notre contrôle direct, et ce d'ici 2050.

Mais la matrice sera réévaluée tous les ans, afin d'adapter les priorités à d'éventuels nouveaux besoins ».

## LE SYSTÈME DE MANAGEMENT INTÉGRÉ (SMI) : L'OUTIL DE PILOTAGE

« L'aéroport était déjà certifié ISO 9001 (management de la qualité), 45 001 (santé et sécurité au travail), 50 001 (énergie) et nous sommes dans l'attente de la certification 14 001 (environnement), souligne Théo Viseur. Mais il y avait beaucoup de normes et chaque système de management était traité de manière indépendante ».

Pour assurer un pilotage et un suivi efficaces des engagements CSR du Groupe, ils ont été intégrés à Système de management intégré, mis en place avec le soutien du cabinet Eurogroup. « Ce système, qui regroupe désormais tous les systèmes de management de l'entreprise, permet un suivi et une amélioration continue du plan d'action et de ses résultats, publiés chaque année dans un Rapport de développement durable ».



© J. Kelagopian

## ECOVADIS : LE « NUTRISCORE » DE LA RSE

Les résultats des Aéroports de la Côte d'Azur en matière de RSE ont fait l'objet d'une analyse poussée par EcoVadis, agence de notation spécialisée dans l'accompagnement et l'amélioration des performances RSE des entreprises.

150 000 entreprises dans 185 pays se sont soumises à ses questionnaires. Et 2300 nouvelles candidates se pressent chaque mois sur sa plateforme pour procéder à une évaluation de leurs pratiques RSE.

La mesure de 7 indicateurs, reposant sur 21 critères de durabilité, aboutit à une fiche d'évaluation allant de 0 à 100. Les résultats et récompenses obtenues mettent en évidence les forces et les points d'amélioration de l'entreprise, pour lui permettre d'élaborer des plans d'action ciblés. Quatre couleurs viennent illustrer ces résultats (bronze, argent, or et platine).

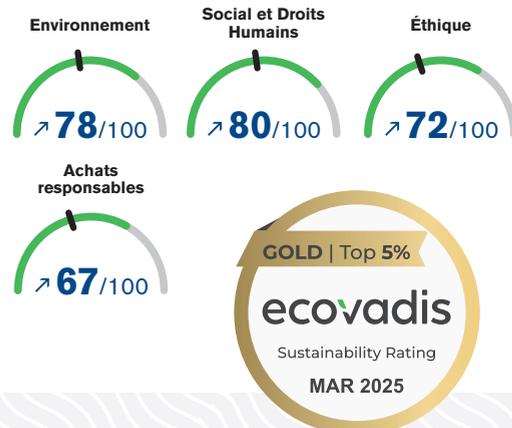
« Lors de notre dernière évaluation, en 2023, nous avions obtenu une note de 67 sur 100, qui nous a valu le classement Silver, précise Théo Viseur. Le résultat de notre évaluation 2024 porté par un score de 77 sur 100 (soit +10 points par rapport à l'année dernière) nous récompense de la médaille d'or (Top 5 %). »

À travers le monde, seul l'aéroport de Manchester a également obtenu la médaille d'Or.

Score global

Percentile  
96ème

↗ 77/100



## ESCALES VERTES : IMPLIQUER LES PARTENAIRES

EN PLUS DU SOIN CONSTANT PORTÉ À DIMINUER LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) SOUS LEUR CONTRÔLE (SCOPES 1 ET 2), LES AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR TRAVAILLENT SANS RELÂCHE À SENSIBILISER TOUS LEURS PARTENAIRES : COMPAGNIES AÉRIENNES, ASSISTANTS, COMMERCES, NAVETTES BUS, ADMINISTRATIONS...

Depuis 2013, les émissions directes des trois plateformes ont diminué de 93 % en valeur absolue. Il faut maintenant étendre ces pratiques à l'ensemble des prestataires extérieurs.

### LA FÉE ÉLECTRICITÉ

Des trappes comprenant des prises 400 Hz et 28 V (appelées pop-out) avaient été installées, par l'aéroport de Nice, dès 2013 sur l'aire Kilo, pour limiter l'utilisation des moteurs auxiliaires de l'aviation générale. En parallèle, l'ensemble des passerelles d'embarquement et de débarquement étaient également en électricité pour brancher les avions commerciaux. La démarche s'est poursuivie par l'installation de prises 50 Hz pour les postes éloignés, avec des mises en service prévues entre fin mai 2025 et début 2026.

La société chargée du transport des passagers du terminal

jusqu'aux avions a remplacé ses 10 bus thermiques par des COBUS électriques en juillet 2024. Pour l'y encourager, trois bornes de recharge, équipées de deux prises chacune, ont été mises à sa disposition. Une démarche a également été engagée auprès des assistants pour achever l'électrification de leurs engins de pistes.

En juillet dernier, une zone de charge mutualisée, composée de 6 bornes 22 kWh et d'une borne 120 kWh équipées de deux prises, a été installée. Pour les véhicules qui n'ont pas encore été électrifiés ou dont la version électrique n'existe pas, le HVO remplace progressivement le gasoil.

Toutes ces initiatives portées par Aéroports de la Côte d'Azur devraient permettre une réduction très significative des émissions de CO<sub>2</sub> pour ses opérations en piste, estimée à quelques 6800 Teq CO<sub>2</sub>.

### CONJUGUER LES EFFORTS

Depuis 2020 l'Aéroport Nice Côte d'Azur est labellisé CDM (Collaborative Decision Making), un processus qui fluidifie la gestion des vols par une anticipation et une planification des créneaux horaires de décollage. En retardant l'allumage des moteurs et en réduisant le temps de roulage de 9 %, le gain annuel des émissions se situe aux alentours de 5000 tonnes. Enfin, le groupe a mis en œuvre une politique de mutualisation des équipements d'assistance au sol utilisés pour traiter les avions pendant les escales ou acheminer les bagages entre ses partenaires, afin d'en réduire le nombre et de favoriser leur électrification. La démarche de décarbonation ne se limitant pas au seul aéroport niçois, les actions spécifiques qui sont menées sur les aéroports de Cannes-Mandelieu et du Golfe de Saint-Tropez feront ici l'objet d'autres développements.

### PORT DU BÉAL : UN RÉSERVOIR POUR LA BIODIVERSITÉ

Géré par le groupe Aéroports de la Côte d'Azur, le port abri du Béal, à Cannes, a entamé une démarche de certification Ports propres. Dans cet esprit, il multiplie depuis plusieurs années les actions pour réduire son impact sur l'environnement et favoriser le développement de la biodiversité.

« Nous avons installé un hôtel à insectes, une trentaine de ruches en hivernage, un bac à compost, déployé des outils de sensibilisation aux écogestes à destination des plaisanciers, interdit l'usage des pneus comme pare-battage ou défense d'étrave. Nous recourons également à l'éco-pâturage pour le désherbage de

nos espaces naturels et envisageons d'installer des nichoirs », souligne Camille Griaux, le responsable du port.

La dernière initiative en date remonte à l'été dernier : l'installation sous les pontons de huit nurseries artificielles, imitant les herbiers de posidonie, pour offrir protection et nourriture aux saupes, dorades, loups, mulets et autres sars qui nagent dans les eaux du port.

« Nous avons choisi le dispositif ReFISH. Chaque m<sup>2</sup> installé multiplie par 6 la surface d'habitat disponible pour les poissons par rapport à un quai lisse ». Un premier bilan sera

effectué par des plongeurs l'été prochain pour mesurer l'évolution. « Nous attendons ces retours avec impatience. Car, si les résultats sont positifs, il sera possible d'en installer sur d'autres pontons sans déranger la pratique des plaisanciers ».



© J. Kelagopian

### RISQUE ENVIRONNEMENT : PRÉVENIR, C'EST GUÉRIR

Le meilleur moyen de faire face à un imprévu, c'est qu'il ne le soit pas ! Dans cet esprit, les Aéroports de la Côte d'Azur multiplient les exercices de situations d'urgence, afin de vérifier l'efficacité des procédures. Le dernier en date a mobilisé, fin mars, une dizaine d'agents de l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez et autant d'intervenants ou d'observateurs extérieurs : représentants de la société Bergon, fournisseur d'hydrocarbure, de la communauté de communes, des secours, des

auditeurs internes et externes... Selon le scénario, une fuite était décelée sur la station de carburant lors d'une livraison de HVO-100, dont 200 litres se déversaient sur la zone de livraison et menaçaient d'aller polluer le cours d'eau de La Môle, toute proche. Par ailleurs, l'agent chargé de l'opération se blessait dans l'opération. Le jour de l'exercice, le carburant avait, bien sûr, été remplacé par de l'eau additionnée d'un produit fluorescent, évidemment non polluant, permettant de suivre son cheminement.

« L'exercice a été riche d'enseignements, se réjouit Joseph Azzaz, le directeur du site. Tous les processus fonctionnent en situation d'urgence. Les gouttières ont correctement évacué le liquide vers les séparateurs d'hydrocarbures prévus à cet effet, et La Môle n'a pas subi la moindre pollution. Concernant la personne blessée, la procédure s'est également révélée efficace. Et la simulation nous a permis de valider les chaînes de passation d'informations et de commandement ».

© J. Kelagopian



LE PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) 2020-2024 DE L'AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR VIENT D'ARRIVER À SON TERME.

« Sur la quinzaine d'actions que prévoyait le PPBE, onze ont été complètement menées à bien et trois sont en cours de réalisation, souligne François Janin, Responsable Études Environnement et Relations Riverains des Aéroports de la Côte d'Azur. Parmi elles, deux revêtaient une importance particulière en fin d'année 2024 : les décollages vers le Nord et le déploiement du monitoring pour le suivi des usages des moteurs auxiliaires de puissance (APU) ».

#### PLUS HAUT, DONC MOINS BRUYANT

Le sujet de la modification des procédures de décollage vers le Nord a duré plusieurs années, et elle a abouti en fin d'année dernière. « Le service de la navigation aérienne a expérimenté une nouvelle méthode de travail pour le contrôle aérien. Les avions suivent la procédure jusqu'à 4000 pieds

avant de se voir attribuer un cap ou une direction. Effectuant leur virage plus tardivement, ils sont plus hauts lorsqu'ils repassent au-dessus du littoral et donc moins bruyants pour les riverains ».

Le nombre de passages au-dessus de la côte à moins de 6000 pieds est ainsi tombé de 244 en 2019 à 10 en 2024, quand celui des passages à plus de 10 000 pieds passait de 13 707 à 18 336, alors que la nouvelle procédure n'est pleinement opérationnelle que depuis octobre. Désormais, 80 % des avions passent la côte au-dessus de 10 000 pieds.

#### MOINS DE BRUIT AU SOL

Les efforts ont également porté sur les nuisances sonores générées par l'activité des moteurs auxiliaires de puissance (APU), destinés à alimenter en énergie les avions au sol. « Nous avons

### PRÉVENTION DU BRUIT : L'HEURE DES PREMIERS BILANS

mis en service une technologie innovante : des caméras infrarouges permettent une mesure automatisée et systématique du temps d'utilisation des APU et des émissions associées. Le but est de sensibiliser assistants, pilotes et contrôleurs afin de diminuer leur temps d'utilisation des APU ».

Bénéfice induit : la diminution du temps d'utilisation des APU permet également de baisser les émissions. Trois minutes d'utilisation en moins par rotation permet de réduire de 10 à 15 % en moyenne les émissions de CO<sub>2</sub> sur les rotations totales de l'année. Les conclusions de la phase d'expérimentation menée de mai à octobre 2024 sont très bonnes et le système sera déployé complètement d'ici 2028. Car l'heure est déjà à l'élaboration et à la mise en place du PPBE 2025-2029, en lien avec l'aviation civile, les collectivités territoriales et les riverains.

# L'AVION AUTREMENT

L'avion de demain sera silencieux et décarboné. Ce n'est déjà plus un rêve. Menés par les plus grands groupes ou de petites structures, de nombreux projets sont déjà en cours de réalisation et multiplient les avancées technologiques.

Et le moins que l'on puisse dire, c'est que l'aéronautique française n'est pas à la traîne !

## ATR, AVIONNEUR (BIENTÔT) DÉCARBONÉ

ATR, PREMIER CONSTRUCTEUR MONDIAL D'AVIONS RÉGIONAUX, S'EST FIXÉ D'AMBITIEUX OBJECTIFS EN MATIÈRE DE DÉCARBONATION À L'HORIZON 2030. ET LA FAISABILITÉ DE CE PROJET VIENT D'ÊTRE OFFICIELLEMENT VALIDÉE PAR LA SBTi, UN ORGANISME D'ÉVALUATION INDÉPENDANT.

Co-entreprise d'Airbus et de l'Italien Leonardo, basée à Blagnac, ATR produit deux modèles, les ATR 42 et 72, choisis par plus de 200 compagnies d'une centaine de pays, qui en font les avions de moins de 90 places

les plus vendus dans le monde. Conçus et construits autour de deux turbopropulseurs à hélices qui leur permettent d'accéder aux aéroports les plus exigeants (températures extrêmes, altitudes élevées, pistes courtes, étroites et non revêtues, approches abruptes...) et d'élargir ainsi les possibilités d'itinéraires, les ATR accueillent entre 30 et 78 passagers selon les versions. Leur rayon d'action peut atteindre 1580 km à une vitesse de croisière comprise entre 430 et 565 km/h. Leur faible coût d'exploitation garantit la viabilité des dessertes les plus courtes.

Les derniers modèles mis en service affichent en outre déjà de bons résultats environnementaux. Les nouveaux moteurs canadiens, d'une puissance allant jusqu'à 2475 CV, consomment entre 30 et 45 % de carburant et émettent jusqu'à 45 % de CO<sub>2</sub> en moins qu'un jet de taille simi-

laire (69g par siège et par km). Ils pourront, dès cette année, être entièrement propulsés par du carburant d'aviation durable.

### DES OBJECTIFS AMBITIEUX

Dans son projet, ATR voit pourtant encore plus grand. L'avionneur s'engage à réduire de 50,4 % d'ici 2030 les émissions absolues de gaz à effet de serre (GES) liées à ses processus opérationnels et à sa consommation d'énergie (scopes 1 et 2) par rapport à 2018, conformément à la trajectoire de 1,5 °C définie par les accords de Paris. Dans le même laps de temps, le constructeur s'engage à réduire de 30 % les émissions absolues de GES générées par sa flotte d'avions en service (scope 3). À l'issue d'une analyse rigoureuse de l'ensemble de ses émissions, ATR vient donc de recevoir l'aval de la SBTi, qui confirme que ces objectifs de réduction sont crédibles et s'appuient sur des



© ATR / Pecchi Anthony

« ATR s'engage à jouer tout son rôle pour limiter les effets du changement climatique. »

Nathalie Tarnaud Laude

données scientifiques fiables. Pour Nathalie Tarnaud Laude, présidente exécutive de l'entreprise, « l'approbation par la SBTi de nos objectifs de réduction des émissions témoigne de la validité de l'ambition que nous avons

fixée pour notre entreprise et nos produits. Elle montre que nous prenons les mesures nécessaires pour nous aligner sur la trajectoire de 1,5 °C et encourage ainsi nos clients et fournisseurs à se joindre à nous pour

réduire l'impact environnemental de nos activités. Permettre une aviation faible en émissions nécessite un effort collectif, et ATR s'engage à jouer tout son rôle pour limiter les effets du changement climatique. »

## LA SBTi : LA PREUVE PAR LA SCIENCE

La SBTi, Science-Based Target Initiative (objectifs fondés sur la science) a été créé en 2015 dans la foulée des accords de Paris sur le climat par des institutions aussi prestigieuses que le Pacte Mondial des Nations-Unies, le World Resources Institute, le Fonds mondial pour la nature (WWF) ou le Carbon Disclosure Project (CDP). En fournissant aux entreprises un cadre rigoureux, basé sur des données scientifiques, il les aide à se fixer des objectifs climatiques cohérents et à prendre des engagements de décarbonisation transparents,

crédibles et fondés sur des preuves. Le parcours vers le net zéro émission se déroule en cinq étapes :

- 1 Envoyer une lettre d'engagement à l'organisation Science Based Targets.
- 2 Créer ses objectifs de réduction des émissions de GES alignés sur les critères SBTi.
- 3 Soumettre ses objectifs aux équipes de l'initiative SBTi pour validation dans les 24 mois suivants son engagement officiel.
- 4 Communiquer publiquement sur

ses objectifs dans les 6 mois suivants leur validation par la SBTi et informer les parties prenantes.

- 5 Publier ses émissions de GES chaque année, ainsi que sa progression vers ses objectifs SBTi.

Il permet ainsi à n'importe quelle entreprise soucieuse d'exemplarité climatique de faire en sorte que, à une date préalablement fixée, ses activités ne provoquent plus d'augmentation des gaz à effets de serre dans l'atmosphère et ne contribuent pas au dérèglement climatique.



© Climat Impulse

### CLIMATE IMPULSE : DU RÊVE À LA RÉALITÉ

UN TOUR DU MONDE SANS ESCALE EN AVION À PROPULSION HYDROGÈNE EN 2028, C'EST LE PROJET UN PEU FOU LANCÉ PAR BERTRAND PICCARD, L'EXPLORATEUR ET ENVIRONNEMENTALISTE SUISSE, ET RAPHAËL DINELLI, NAVIGATEUR AYANT BOUCLÉ DEUX FOIS LE VENDÉE GLOBE.

Après Solar Impulse, premier avion solaire à avoir effectué un tour du monde en 2015 et 2016, Bertrand Piccard voit encore plus grand : un tour du monde en huit jours, sans escale, dans un avion propulsé à l'hydrogène vert liquide.

#### UN DUO INATTENDU

Cette fois, l'environnementaliste suisse s'est associé à un autre aventurier : Raphaël Dinelli, passé de la mer aux nuages. Après avoir bouclé deux fois le Vendée Globe, le tour du monde à la voile sans escale ni assistance, l'ancien navigateur avait construit, il y a une quinzaine d'années, un avion 100 % électrique alimenté à l'énergie solaire et à l'huile de recyclage de végétaux.

Ensemble, et entouré d'une équipe d'une cinquantaine de personnes, ils ont entrepris de

construire un nouvel avion en carbone et résine époxy de 5,5 tonnes, de 34 mètres d'envergure (celle d'un Airbus A320), équipé de deux moteurs à hélice électriques alimentés par deux piles à combustible hydrogène et deux réservoirs d'hydrogène liquide de 11 m<sup>3</sup> (600 kilos) chacun à -253 °C, capable de voler plus de 40 000 km à 180 km/h sans émettre de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), mais seulement de la vapeur d'eau (H<sub>2</sub>O).

#### SUIVIS PAR TOUTE UNE FILIÈRE

L'aventure des deux hommes est suivie avec attention par les plus grands acteurs de l'aéronautique et bénéficie désormais de nombreux soutiens pour mener à bien un projet estimé à 100 millions d'euros : 60 pour la construction et les essais de l'appareil, 20 pour

la logistique et 20 autres pour l'aspect éducatif, la retransmission des images, la communication et le transfert de compétences.

Ses partenaires, Airbus, Daher, Ariane Groupe, Safran, Duc Hélices, le chimiste belge Syensqo, l'horloger Breitling, l'université Mohamed VI au Maroc, s'intéressent de près au développement de matériaux améliorant les performances des piles à hydrogène, aux gains réalisés en légèreté ou en aérodynamisme... La moitié de la structure a déjà été réalisée. Assemblage et premiers vols d'essais sont programmés dans un an, à Châteauroux, avec les seuls moteurs électriques. Le premier vol d'essai entièrement hydrogène aura lieu en 2027 pour un départ autour du monde l'année suivante. Avec un objectif : prouver que les solutions permettant de décarboner l'aviation existent déjà.



© Ascendance

### ASCENDANCE : LE RÊVE DÉCOLLE

LE PREMIER EVTOL (ELECTRICAL VERTICAL TAKE-OFF AND LANDING) HYBRIDE-ÉLECTRIQUE RECHARGEABLE DE LA SOCIÉTÉ ASCENDANCE DEVRAIT S'ENVOLER D'ICI LA FIN DE L'ANNÉE, DÉBUT 2026 AU PLUS TARD.

Fondée en 2018, la start-up de Muret, dans la banlieue de Toulouse, dont les effectifs ont doublé en un an et demi pour atteindre aujourd'hui 103 collaborateurs, vient en effet de choisir ses propulseurs.

#### UNE SOLUTION ALTERNATIVE

Il s'agit de deux moteurs électriques conçus par une autre entreprise toulousaine, Safran Electrical & Power. Ils viennent d'être certifiés par l'agence européenne de la sécurité aérienne, une première mondiale pour un moteur électrique destiné à l'aviation.

D'une puissance supérieure à 100 kW chacun, ils assureront les déplacements horizontaux de l'appareil pendant les périodes de croisière. Intégrés dans les ailes, huit rotors électriques,

fournis par le constructeur slovène Emrax, assureront pour leur part les phases de propulsion verticale du décollage et de l'atterrissage.

Imaginé comme une alternative à l'hélicoptère et conçu pour réaliser des trajets régionaux, dans des zones géographiques difficilement accessibles à d'autres moyens de transport, l'appareil, baptisé Atea, pourra emporter 400 kilos de charge utile, soit un pilote et quatre passagers, à 200 km/h, sur une distance de 400 km, en faisant quatre fois moins de bruit qu'un hélicoptère classique et avec des émissions de carbone réduites de 80 %.

#### DE RÉELS DÉBOUCHÉS

Il pourra ainsi réaliser des missions de surveillance, de transport de marchandises, de

transport médical d'urgence ou de liaison vers des lieux isolés (montagne, îles...).

Il semble en tout cas répondre à une véritable demande : selon le directeur commercial d'Ascendance, une quinzaine de clients – opérateurs d'hélicoptères ou loueurs d'avion basés aux États-Unis, en Europe ou en Asie – ont déjà précommandé plus de 600 appareils. Et ce n'est sans doute qu'un début : la flotte des hélicoptères légers représente quelque 25 000 machines dans le monde. Après des études techniques entamées il y a deux ans, l'heure est donc aujourd'hui à l'assemblage et aux essais des différents équipements de l'appareil, fournis par McLaren, Duc Hélices, Sphera ou Vibrattech. Suivront les essais au sol et le premier vol, attendu pour la fin de l'année. Les premières livraisons devraient intervenir en 2029.

# NICE CÔTE D'AZUR

## PROCÉDURES & BRUIT MOYEN AU 30 AVRIL



**24,9%** C'est le pourcentage anormalement élevé du taux de survol de la ville d'Antibes au cours de l'automne et de l'hiver, en raison de conditions météorologiques dégradées sur certaines périodes longues.

**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.

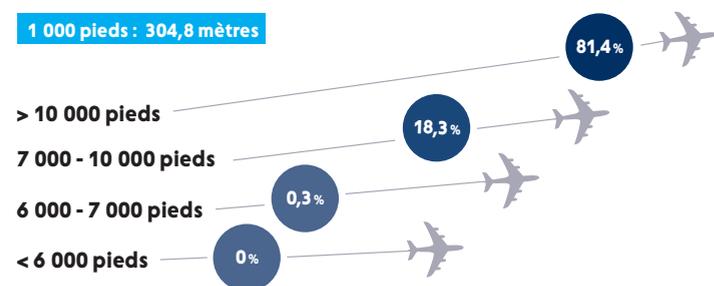
## VOLS DE NUIT AU 30 AVRIL

	Arrivées	Départs
Aviation commerciale	281	87
- dont programmés	156	3
- dont retardés	125	84
Aviation générale	115	49
Charters	25	17
Sanitaires	0	1
Militaires	1	0
Total	422	154
Nombre par nuit	3,5	1,3

**576** C'est le nombre total de mouvements réalisés entre 23h30 et 6h00 du matin au cours des sept derniers mois. C'est toutefois essentiellement autour de minuit que ces mouvements sont opérés en raison des retards de vols.

## DÉCOLLAGE NORD - ALTITUDE DE PASSAGE DE LA CÔTE AU 30 AVRIL

1 000 pieds : 304,8 mètres



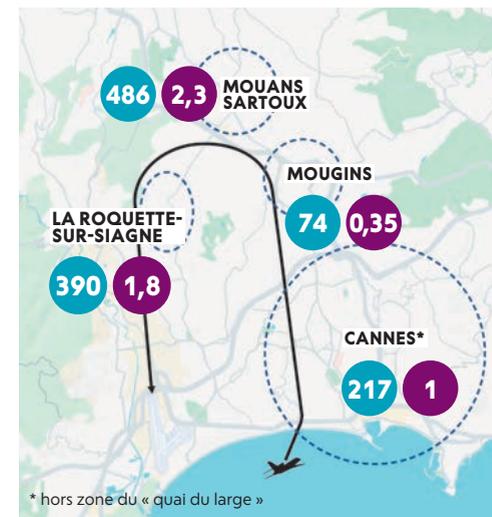
**81,4%** C'est le pourcentage historiquement élevé du nombre de franchissement du trait de côte à une altitude supérieure à 10 000 pieds.

# CANNES MANDELIEU

## VFR : SURVOLS DES RONDS BLEUS AU 30 AVRIL

● 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 entre octobre 2024 et avril 2025, marquant une stabilisation à un niveau bas depuis désormais plus d'un an.

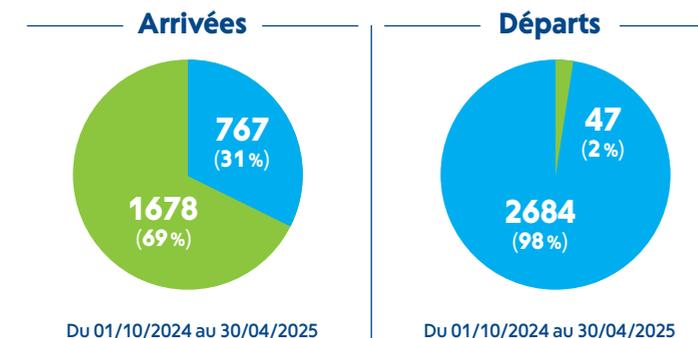


\* hors zone du « quai du large »

## IFR : RÉPARTITION DES ARRIVÉES ET DÉPARTS

■ MER ■ TERRE

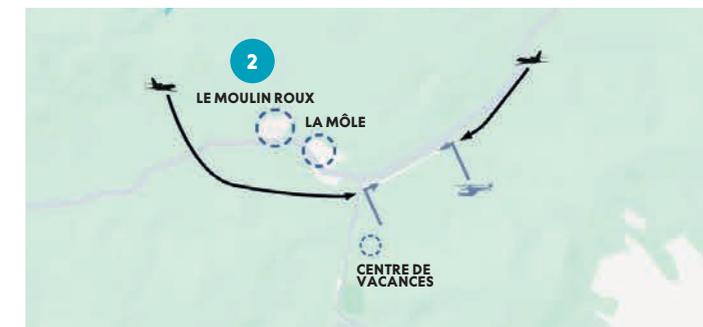
**67** C'est le pourcentage des vols IFR (arrivées et départs) effectués au-dessus de la mer au cours des sept derniers mois. Il était de 59 % il y a un an.



# GOLFE DE SAINT-TROPEZ

## SURVOLS DES RONDS BLEUS DE LA MÔLE AU 30 AVRIL

**2** C'est le nombre particulièrement faible de survols des ronds bleus, autrement des zones urbaines particulièrement sensibles au bruit.



# LE TERRITOIRE EN ACTION

Depuis sa création, en 2009, sous l'égide de la Fondation de France, la Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur est venue en aide à plus de trente associations pour soutenir des projets de proximité, en lien avec la préservation de la biodiversité ou la solidarité. Gros plan sur ses objectifs, son fonctionnement et quelques-unes de ses actions les plus récentes.

## UN OUTIL DE VALORISATION DU TERRITOIRE ET DE SES RESSOURCES

« En 2009, au moment de la privatisation des Aéroports de la Côte d'Azur, se souvient Isabelle Vandrot, déléguée générale de la Fondation, nous avons souhaité trouver une façon de prouver notre attachement au territoire sur lequel nous exerçons notre activité. Nous avons également conscience que de nombreux salariés étaient impliqués dans des structures. Créer une fondation permettait de leur donner un coup de pouce indirect, par l'intermédiaire de leur association ». Les cinq premières années, les projets se situaient autour de Nice et Cannes, l'Aéroport du golfe de Saint-Tropez ayant rejoint le



groupe plus tard, et étaient tous en lien avec le développement durable.

« Nous avons ensuite modifié les critères d'éligibilité pour être plus pointus et plus en adéquation avec des sujets qui nous touchaient. Nous agissons désormais autour de deux axes : la promotion de la solidarité entre actifs et inactifs, jeunes et seniors, valides et non valides, et la préservation de la biodiversité. »

### SIMPLICITÉ DE FONCTIONNEMENT

Abrutée par la Fondation de France, la Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur n'est pas une personnalité morale. « C'est uniquement un fonds, doté de 46 000€ par an depuis cette année, et une gouvernance : un secrétaire qui gère le dispositif et un comité exécutif de deux collègues paritaires. Le premier est compo-



« La Fondation agit autour de deux axes : la promotion de la solidarité et la préservation de la biodiversité »

Isabelle Vandrot

sé de membres de l'entreprise ; le second, de personnalités qualifiées, extérieures au Groupe. » C'est ce comité exécutif qui, en moyenne une fois par an, entérine les dossiers et décide des subventions. « Les membres des collèges sont renouvelés régulièrement, mais nous n'avons plus touché aux critères de sélection, qui nous semblent parfaitement pertinents ».

### VOS PROJETS NOUS INTÉRESSENT

La Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur est toujours à la recherche de projets à soutenir, de préférence en phase de démarrage pour pouvoir s'inscrire dans la durée.

« Les critères de sélection sont assez simples, souligne Isabelle Vandrot. Seules les structures à but non lucratif déclarées au Journal Officiel, sans caractère politique

ou confessionnel, peuvent bénéficier d'une aide. Leur action doit porter sur notre territoire Alpes-Maritimes et Var. En outre, toutes les associations retenues doivent avoir un impact sur l'humain, ce qui exclut les structures exclusivement animalières ».

Le soutien accordé par la Fondation doit par ailleurs financer des achats ou des investissements, pas des frais de fonctionnement. « Nous aimons l'idée du coup de pouce : contribuer à l'investissement initial, au démarrage d'une nouvelle activité ou à l'amplification d'un projet... Notre aide peut d'ailleurs se prolonger plusieurs années, dans la limite de trois consécutives ».

### COMMENT FAIRE ACTE DE CANDIDATURE ?

La Fondation n'effectue pas d'appel à projets. Il revient donc aux as-

sociations de s'en rapprocher en faisant parvenir par courriel ([fondation@cote-azur.aeroport.fr](mailto:fondation@cote-azur.aeroport.fr)) le formulaire de présentation disponible sur le site de l'aéroport (<https://societe.nice.aeroport.fr/developpement-durable/engagement-societal>). Si le projet se révèle éligible, la Fondation revient vers la structure concernée pour compléter son dossier.

« Dès lors que les critères d'éligibilité sont respectés, nous ne pratiquons aucune sélection en amont, précise Isabelle Vandrot. C'est le comité exécutif qui choisit de façon collégiale, et attribue les subventions en fonction des fonds disponibles, du nombre de dossiers et des besoins exprimés ». Si le projet est validé, un courrier de la Fondation de France informe l'association bénéficiaire des montants et des modalités de versement des fonds. Enfin, un rapport d'exécution doit être adressé à la Fondation à l'issue du projet.



### VILLA VICTORIA ET MAISON DES FEMMES : DE LA DOULEUR À LA DOUCEUR

LES ASSOCIATIONS « AGIR POUR LE LIEN SOCIAL ET LA CITOYENNETÉ » ET LA « MAISON DES FEMMES DES ALPES-MARITIMES » MÈNENT DEUX PROJETS COMPLÉMENTAIRES AUTOUR DE LA PROTECTION DES FEMMES ET ENFANTS VICTIMES DE VIOLENCE.

Officiellement fondée en 1911, la première a entrepris de réhabiliter la villa Victoria pour en faire un lieu d'accueil/hébergement pour les femmes et les enfants victimes de violences.

« Nous aidons aux travaux de rénovation, pour renforcer la sécurité des lieux et accueillir un plus grand nombre de victimes, qui pourront s'y retrouver en sécurité

*quelques semaines ou quelques mois, et sortir de la zone de violence qui les affecte. » L'an dernier, plus de 600 mères et enfants ont été protégés au sein des établissements d'ALC.*

Le second projet est porté par les pouvoirs publics souhaitant disposer d'une Maison des femmes, destinée aux femmes victimes de violences et de mutilations et à leurs enfants. Jusqu'à présent,

un hébergement temporaire est assuré à l'hôpital Larchet, mais le lieu spécifique et définitif va ouvrir ses portes dans le centre de Nice début 2026. « Les femmes pourront y bénéficier de tout un parcours de soins, et d'un soutien psychologique, social ou juridique. La Fondation a décidé de participer au financement des salles d'examens, notamment par l'acquisition de matériel médical ».

### SOLIDARITÉ 06 : UNE OASIS AU CŒUR DE NICE

REGROUPANT PLUS DE 150 BÉNÉVOLES, L'ASSOCIATION VIENT EN AIDE AUX SANS-ABRIS DE LA VILLE DE NICE, EN PARTICULIER AUX FEMMES, AVEC UN OBJECTIF : AIDER CELLES ET CEUX QUI ONT LA VOLONTÉ DE S'EN SORTIR.

« C'est la deuxième fois que nous soutenons cette association, se souvient Isabelle Vandrot. La première, nous l'avions aidée à ouvrir un accueil de jour, l'Oasis, pour les femmes qui vivent dans la rue. Là, nous participons à l'acquisition et à la remise en état des locaux d'une deuxième boutique solidaire. La continuité et le prolongement des

*actions de cette association nous semblent en parfaite adéquation avec l'esprit de notre Fondation ».* Au-delà des repas chauds, des vêtements ou des kits d'hygiène distribués par les bénévoles, des ateliers de relooking permettent à leurs bénéficiaires de retrouver confiance en eux : coiffure, nouvelle tenue vestimentaire, rasage pour les hommes contribuent à leur rendre estime de soi et confiance, en changeant le regard que les autres portent sur eux.

Cette aide à repartir vers une nouvelle vie peut prendre d'autres formes, comme le soutien psy-

chologique ou des accompagnements plus spécifiques, pour obtenir l'accès aux soins médicaux, aux aides sociales ou l'obtention de papiers d'identité.

« L'association organise également des ateliers couture dans un refuge. La boutique solidaire permet de générer des revenus pour financer ce refuge. Elle permet aussi à certaines sans-abris, encadrées par des bénévoles, de renouer avec un monde de travail et de relations sociales. À travers toute cette chaîne d'actions, Solidarité 06 ramène les femmes vers plus de normalité. »

### SNSM CANNES – GOLFE-JUAN : UNE CAMÉRA EMBARQUÉE

Seule association agréée dédiée au sauvetage en mer en France, la SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer) intervient sur demande des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross) et fonctionne majoritairement grâce à la générosité de ses donateurs.

En cas d'alerte, le patron de l'embarcation des Sauveteurs en Mer la plus proche et la mieux équipée au regard des circonstances réunit son équipage et appareille en 17 minutes environ.

Dans des mers souvent déchaînées, ils effectuent ensuite les

opérations de recherche, assistent les navires en difficulté, évaluent l'état des personnes à secourir, leur dispensent les premiers soins et ramènent les blessés et les naufragés à terre où d'autres organismes de secours les prennent en charge.

« Une navette d'intervention de la station de Cannes – Golfe Juan avait besoin de s'équiper d'une caméra rotative avec détection thermique pour être beaucoup plus efficace dans les phases de recherche. Nous avons aidé à financer une partie de ce matériel embarqué. La station SNSM d'Antibes avait,



© SNSM

quant à elle, été aidée il y a 10 ans pour ses équipements de plongée, preuve de l'engagement de notre Fondation pour son territoire ».

### NATURDIVE : VOGUER VERS DE NOUVEAUX HORIZONS

FONDÉE À CANNES EN DÉCEMBRE 2017, L'ASSOCIATION MET EN ŒUVRE, ENCOURAGE ET DÉVELOPPE TOUTES LES ACTIONS VISANT À ÉTUDIER, PRÉSERVER ET PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT MARIN.



© NaturDive

Tout a commencé par la création d'un Observatoire Citoyen de la Biodiversité Marine sur la Côte d'Azur, destiné à faire le

lien entre citoyens, scientifiques et gestionnaires, développer les sciences participatives pour les plongeurs et à évaluer l'état de santé des fonds marins sur la Côte d'Azur.

Aujourd'hui, l'association intervient dans trois domaines : les sciences, l'éducation et la restauration.

« Elle intervient par exemple auprès d'acteurs de la vie maritime comme les pêcheurs pour éviter que des filets se prennent dans les herbiers de posidonies, souligne Isabelle Vandrot. Elle agit

de façon très concrète et pragmatique pour protéger les lieux les plus sensibles et garder la qualité de notre espace marin ». Pour mener à bien ces missions, les bénévoles de NaturDive disposent d'un bel outil : le Cap Corse. « Ce vieux bateau a une réelle valeur patrimoniale. Nous avons aidé à le réhabiliter et à le remettre en état pour que les membres de l'association puissent l'utiliser dans des missions de protection ou de restauration de l'écosystème ».



AEROPORTS  
DE LA CÔTE D'AZUR



**Rayonner**  
de bonheur



**UN FESTIVAL DE COUPS DE CŒUR**

La Côte d'Azur entre mer  
et montagne, un patrimoine  
culturel et gastronomique.

**NICE.AEROPORT.FR**  
#AEROPORTNICE