

La lettre AUX RIVERAINS

N°67 DÉCEMBRE 2021



P4 CARBURANT D'AVIATION DURABLE : LE VOL NICE-PARIS CARBURE À L'HUILE DE CUISSON **P6** SITE INTERNET ET APPLICATION : L'AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR CRÈVE L'ÉCRAN **P8** TRANSITION ÉCOLOGIQUE : UN QUART DE SIÈCLE DE DÉCARBONATION **P11** LA CHASSE AUX PARTICULES EST OUVERTE

Ne survolons pas notre environnement,
VALORISONS - LE !



“ LES GENS NE FONT PAS DE VOYAGES,
CE SONT LES VOYAGES QUI FONT LES GENS. ”
John Steinbeck



ÉDITO



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

Cela fait un quart de siècle quasiment que les Aéroports de la Côte d'Azur ont mis l'environnement au cœur des priorités. Ainsi, de la maîtrise des ressources non renouvelables aux mesures prises pour réduire les émissions sonores, en passant par la préservation et le développement de la biodiversité, le traitement des déchets ou encore la décarbonation des activités aéroportuaires, l'aéroport de Nice, deuxième aéroport de France, n'a jamais cessé d'innover et d'investir. Il a amélioré ce qui devait l'être pour réduire toujours plus son impact sur le quotidien de ses riverains et sur le territoire que nous partageons avec eux.

Cette dynamique vertueuse anime tout autant les deux autres plateformes gérées par Aéroports de la Côte d'Azur : Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez. Tant est si bien que les aéroports azuréens sont leaders en France en matière de développement durable. Ils préservent les intérêts économiques de leur territoire, répondent aux besoins de connectivité de ses habitants et s'engagent comme des acteurs volontaires de la protection de notre environnement. Une démarche qui se traduit par la certification Airport Carbon Accreditation 4+ de nos trois plateformes, une étape nécessaire à la stratégie Climat Cap 2030 qui vise leur neutralité carbone sans compensation, d'ici à 2030 au plus tard. Ceci est possible et est déjà une réalité pour l'aéroport du Golfe de Saint-Tropez, premier aéroport français à être devenu neutre sans compensation dès 2021.

Cette cohérence environnementale au sein de notre entreprise nous a amenés à repenser notre communication. Puisque nous sommes engagés aujourd'hui dans une démarche globale, il nous faut un support de communication qui le soit aussi. Aussi, début 2022, La Lettre aux Riverains laissera-t-elle la place à un nouveau magazine qui traitera des initiatives écoresponsables de notre entreprise tout entière. Mais pas que ! Nous en ouvrirons aussi les pages à d'autres acteurs du transport aérien ou de la vie socio-économique azurélienne pour mettre en lumière leurs actions permettant de concourir à la préservation de notre territoire. Je vous donne donc rendez-vous très prochainement avec ce nouveau support de communication plein d'optimisme, d'innovations et d'actions concrètes.

QUI ?

La Lettre aux Riverains est éditée par Aéroports de la Côte d'Azur

Directeur de la Publication : Franck Goldnadel, Président du Directoire - **Directeurs de la Rédaction :** Isabelle Vandrot, Chef du Département Développement Durable et Environnement, et Hélène Navarro, Directrice de la Communication - **Rédacteur et suivi technique :** Corinne Ercolano, Direction de la Communication **Rédaction, conception et mise en page :** Luna Moth - **Impression :** Aéroports de la Côte d'Azur — **Photos :** J. Kélagopian - H. Fabre

Document édité
selon le Label



N°ISSN : 1622-3039
Décembre 2021 - N°67



METS DE L'HUILE !

L'avenir est sans doute aux avions électriques et aux moteurs à hydrogène. Mais en attendant qu'avionneurs et motoristes réinventent le transport aérien, celui-ci s'adapte et innove pour réduire au plus vite son bilan carbone. L'une des pistes les plus prometteuses reste sans aucun doute celle du carburant d'aviation durable (en anglais *sustainable aviation fuel*, SAF). Pourquoi le qualifie-t-on de durable ? Parce qu'il est sain : pour être labellisé SAF, il ne doit pas entrer en concurrence avec la production d'eau et de nourriture ou entraîner la dégradation de forêts. Parce qu'il est propre : sur l'ensemble de son cycle de vie, il engendre jusqu'à 80 % de gaz à effet de serre en moins que le kérosène dont il se veut le parfait complément, en attendant, peut-être, de le remplacer totalement comme de nombreux projets le laissent espérer.



Symbole de l'aviation de demain avec ses 30 % de biocarburant dans les réservoirs, le vol Air France 6235 Nice-Paris a fait l'événement. En témoignent les nombreuses personnalités présentes pour son départ : Jean-Marie Djebarri, Ministre des transports, Christian Estrosi, Président délégué du Conseil Régional PACA, Maire de Nice, Président de la Métropole NCA, Franck Goldnadel, Président du Directoire des Aéroports de la Côte d'Azur, Anne-Marie Couderc, Présidente du Conseil d'Administration Air France-KLM, Anne Rigail, Directrice Générale d'Air France, ou bien encore Isabelle Patrier, Directrice Relations France et Développement Régional TotalEnergies.

À ce jour, il existe différents biocarburants. Certains sont produits à partir de sucres végétaux, d'autres de déchets agricoles ou bien encore d'huile de cuisson usagée. C'est cette dernière voie qu'Air France, TotalEnergies, la Métropole Nice Côte d'Azur et Aéroports de la Côte d'Azur ont mis en valeur, au début de l'automne, à l'occasion du Nice Transition Days, le festival international des innovations écologiques. Le 1^{er} octobre dernier, en clôture du Transition Forum, un forum économique international dédié à la décarbonation, le vol 6235 de la compagnie française a avitaillé sur l'aéroport niçois pour décoller aussitôt vers Orly avec 30 % de SAF dans ses réservoirs, made in France, un carburant fabriqué par les usines de La Mède (Bouches-du-Rhône) et d'Oudalle (Seine-Maritime) du pétrolier tricolore. Il s'est posé sans

problème à Paris, un peu plus d'une heure plus tard, démontrant ainsi tout l'intérêt du carburant d'aviation durable. Celui-ci est aujourd'hui assez sûr, performant et pratique pour être exploité sur une ligne régulière. Mais il est surtout bien moins polluant que son équivalent fossile : ce jour-là, le vol 6235 a émis trois tonnes de CO₂ de moins qu'un Nice-Paris traditionnel. Les perspectives environnementales sont donc immenses. À condition, toutefois, de surmonter le principal défaut du SAF : son coût, trois fois plus élevé que celui du kérosène. Ce n'est pas rédhibitoire : le prix baissera en même temps que la consommation augmentera. Or, le monde aérien est bien décidé à passer le cap. Parce que de plus en plus de lois l'y invitent. Parce que le devenir de notre planète l'exige.



SITE & APPLI FONT PEAU NEUVE

© Pixabay

L'avez-vous vu ? Quoi donc ? Le nouveau site de l'Aéroport Nice Côte d'Azur. Lancée au printemps dernier, cette nouvelle version de nice.aeroport.fr n'est pas qu'une simple évolution de sa devancière. Non, c'est carrément une révolution ! La vitrine digitale du second aéroport de France a complètement revu sa forme pour adopter un graphisme percutant, dans l'air du temps. Un gain de modernité, de clarté, de fluidité et d'intuitivité qui vous rend la navigation plus agréable et efficace que jamais. Quant au fond, il a été enrichi de nombreux contenus et fonctions pour permettre aux utilisateurs de découvrir l'actualité de la plateforme niçoise, de choisir leur prochain voyage, de réserver leur parking, de profiter de promotions et d'avantages tant sur les services payants de l'aéroport que dans ses commerces...

ÉVÈNEMENT LE GRAND MÉNAGE

Les années se suivent et, hélas, se ressemblent. Le 21 septembre dernier, les personnels de l'Aéroport Nice Côte d'Azur se sont encore mobilisés pour nettoyer la berge Est du Var dans le cadre de l'opération World Cleanup Day, la journée mondiale du nettoyage de la Planète. C'est la quatrième fois qu'ils joignent leurs efforts à ceux des millions de bénévoles qui, par le monde, soulagent chaque année la nature des déchets qui l'empoisonnent. Et une fois encore, les volontaires, – 32 salariés de la plateforme, issus d'Aéroports de la Côte d'Azur, de Samsic, de British Airways ou encore d'Aviartner – ont ramassé des centaines de kilos de débris charriés par le fleuve. Un triste butin qui a même dépassé la tonne quand, une semaine plus tard, 14 employés du Groupe Bolloré sont intervenus à leur tour. Autant d'emballages plastiques, de mégots, de pneus et d'objets incongrus qui ne finiront pas leur course folle et destructrice dans la Grande Bleue.

Symbole de ce renouveau : la rubrique « destination ». Elle s'affiche désormais en taille XXL. Toutes les villes que l'on peut rejoindre au départ de Nice, via un vol direct, ont en effet leur propre page. Une mine d'informations pratiques puisqu'elle traite aussi bien du climat que des formalités administratives, de la devise en cours dans le pays d'accueil ou bien encore des modes de transport reliant l'aéroport d'arrivée au centre-ville. Elle détaille également les points forts de la destination, lieux incontournables, activités typiques, spécialités locales... Vous hésitez ? Utilisez le moteur inspirationnel. En quelques clics, vous définissez la nature de votre voyage (en famille, en amoureux, entre amis...), vos aspirations (culture, fête, plage...) et votre budget et le système vous délivre automatiquement une sélection pertinente.

En cette fin d'année 2021, une application pour les smartphones, dédiée plus spécifiquement aux membres du Club Airport Premier, va compléter cette offre numérique. Avec ses alertes trafic, la liste des arrivées et départs du jour ou bien encore la réservation en ligne de nombreux services (dont les parkings), elle facilitera grandement leurs prochains déplacements.



RÉSEAU SOLEIL D'HIVER

En novembre, le réseau de l'Aéroport Nice Côte d'Azur est passé lui aussi à l'heure d'hiver. Il ne vous en promet pas moins de beaux voyages avec une soixantaine de destinations différentes et jusqu'à 750 vols par semaine pendant la période des fêtes. Vers où ? Le soleil ! Emirates a maintenu quatre vols hebdomadaire vers Dubaï, porte d'entrée rêvée pour le Moyen-Orient, l'Asie et l'Océanie. Autre alliée des grands voyageurs : Turkish Airlines qui, via Istanbul, propose l'un des réseaux les plus denses du marché. Ceux qui veulent du ciel bleu sans traverser la moitié du monde apprécieront l'initiative d'easyJet qui a choisi de desservir Ténérife, destination reine des Canaries, l'archipel de l'éternel printemps. Si la ligne directe vers New York fait une pause jusqu'en avril, il est toujours possible de gagner le Nouveau Monde en passant par les hubs de nombreuses compagnies, de Paris à Londres, en passant par Zurich, Francfort ou Amsterdam. Quant aux moins frileux d'entre vous, ils prendront plaisir à découvrir Budapest, Moscou ou Vienne sous la neige.



(TRAJECTOIRE)



ATTENTION TRAVAUX !

Comme toujours, l'Aéroport Nice Côte d'Azur profite de la basse saison pour rénover ses deux pistes : la Piste Nord et la Piste Sud. En période normale, chacune a sa vocation pour minimiser au maximum les nuisances environnementales. La piste Nord est privilégiée pour les atterrissages tandis que les décollages, bien plus bruyants, sont concentrés sur la piste Sud, la plus proche de la mer. Mais à l'heure des travaux, cette répartition n'est plus possible. Place à la polyvalence. Ce qui n'est pas sans conséquence sur le quotidien des riverains de la plateforme niçoise.

Ainsi, début novembre et pendant deux semaines, la Piste Nord se refaisant une beauté, l'ensemble du trafic s'est reporté sur sa jumelle. Certains Antibois l'ont tout particulièrement ressenti quand des conditions météo défavorables (plafond bas et visibilité réduite) ont nécessité le survol de leur ville, dans le cadre de la procédure RNP Z/ILS. La trajectoire d'approche a été décalée en effet de 400 mètres plus au sud (afin de se caler sur l'axe de la Piste Sud). Pour certains, les nuisances ont légèrement augmenté tandis que pour d'autres, elles se sont atténuées.

Depuis la fin novembre et l'ouverture du chantier de la Piste Sud, le trafic a basculé entièrement sur la Piste Nord. L'ensemble des avions prennent donc leur envol trois cent mètres plus près de la Promenade des Anglais (ou, plus rarement, selon le sens du vent, du littoral cagnois) que d'habitude. De plus, au sol, les aéronefs au roulage vers le point d'arrêt et en attente de décollage seront plus proches des quartiers riverains. Cette situation exceptionnelle, nécessaire pour assurer le parfait état des infrastructures et, au-delà, la sécurité des passagers, prendra fin au tout début du printemps.

UN QUART DE SIÈCLE DE DÉCARBONATION

AVEC SES TROIS PLATEFORMES TOUT JUSTE CERTIFIÉES AIRPORT CARBON ACCREDITATION 4+, AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR POURSUIT SA ROUTE VERS LA NEUTRALITÉ CARBONE SANS COMPENSATION. UN GRAAL QUI VIENDRA RÉCOMPENSER UNE LONGUE DÉMARCHÉ ENTAMÉE IL Y A PRÈS DE VINGT-CINQ ANS.

Tout commence en 1998 quand l'Aéroport Nice Côte d'Azur crée le Service Relations Riverains et Environnement. À l'époque, la priorité est donnée aux nuisances sonores. Mais priorité ne signifie pas exclusivité. Alors, en marge de ses efforts pour ménager la sérénité de son voisinage, la plateforme niçoise réfléchit à d'autres sujets, tels la biodiversité, le traitement des déchets et... la maîtrise de sa consommation énergétique.

« Il nous est vite apparu que nous pouvions progresser dans ce domaine, confie Isabelle Vandrot, chef du Département Développement Durable et Environnement. Nous avons alors défini nos premiers objectifs de réduction des ressources non renouvelables. Et en 2002, nous étions assez mûrs sur le sujet pour nous lancer dans une démarche de certification Iso 14001, le standard international pour le management environnemental. Ce fut un

premier palier et il a eu des résultats. Mais nous avons vite compris que cela ne suffirait pas. Il nous fallait réorienter notre combat pour en améliorer l'efficacité, cibler encore plus précisément nos challenges pour contribuer, dans la foulée du Protocole de Kyoto, à la lutte contre le réchauffement climatique. Nous nous sommes donc rapproché de l'ADEME, l'agence nationale de la transition écologique, pour réaliser nos premiers bilans GES (Gaz à effet de serre). Parce que le principal ennemi, c'était et cela reste le CO2. Nous n'étions pas le seul à faire ce constat : en 2009, l'ensemble du monde aéroportuaire s'est mobilisé en ce sens, créant un programme spécifique de réduction des gaz à effet de serre : l'Airport Carbon Accreditation (ACA). Un an plus tard, nous entamions les premiers travaux pour intégrer le programme. Une année de plus et nous décrochions pour la première fois notre certification de Niveau 1. Un début. Car il y en avait d'autres à atteindre. »

UN PAS DE PLUS

Le niveau 2 est dans la poche en 2012 et le 3 deux ans plus tard. En 2016, c'est une première victoire : en décrochant la certification ACA de niveau 3+, l'Aéroport Nice Côte d'Azur officialise sa neutralité carbone avec compensation. Dans le même temps, Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez passent la première marche et, forts de l'expérience du grand frère niçois, atteignent à leur tour la neutralité carbone avec compensation en 2018.

Peut-on faire mieux ? Oui, toujours ! C'est en tout cas ce que pense l'ACI EUROPE, l'organisation en charge du programme ACA, qui a créé tout récemment deux niveaux de certification supplémentaires : 4 et 4+. De nouveaux challenges qu'Aéroports de la Côte d'Azur a relevé avec succès. « Nos trois aéroports se sont positionnés d'emblée sur les critères les plus exigeants. Et ce fut une réussite totale puisqu'ils comptent parmi les neuf premiers aéroports au monde labellisés 4+, se réjouit Isabelle Vandrot. »

Qu'ont-ils fait pour cela ? D'abord, un grand pas vers la neutralité carbone sans compensation puisqu'ils ont réduit leurs émissions de gaz à effet de serre en valeur absolue. « Jusqu'ici nous étions jugé sur notre capacité à réduire nos émissions par passager. Avec le niveau 4+, c'est la masse totale de CO2 qui est prise en compte. Il nous faut la baisser même si le trafic augmente. Et c'est d'ailleurs ce qui s'est passé en 2019 (NDLR : c'est l'année de référence pour la certification, puisque 2020, avec la crise du Covid, n'était pas significative). Malgré des fréquentations records sur les trois plateformes, leurs émissions ont fondu par rapport à 2018. »

La performance est belle et pourtant, à l'avenir, il faudra faire toujours mieux. Jusqu'à trouver l'équilibre parfait entre les émissions et les absorptions et atteindre ainsi l'objectif « NetZero » qu'Aéroports de la Côte d'Azur s'est fixé pour 2030 au plus tard : la neutralité carbone sans compensation.



Après le Prince Albert II de Monaco, en septembre dernier, les aéroclubs de Cannes Mandelieu pourront bientôt découvrir le Pipistrel, l'avion électrique d'Elektropostal.

« Nous nous y employons et, malgré un contexte sanitaire et économique difficile, nous progressons sans cesse. Ainsi, ces derniers mois ont été riches de nombreuses avancées. Le chauffage au gaz du Terminal 1 de Nice Côte d'Azur vit ses derniers mois. Nous basculerons bientôt sur une centrale de production thermique moins énergivore et surtout garantie "zéro émission" grâce à l'utilisation d'énergie de récupération. C'est sept cents tonnes de CO2 en moins chaque année. Ensuite, les 1 200 arbres que nous avons plantés, en 2019, à l'orée des pistes tropéziennes, captent aujourd'hui assez de gaz carbonique pour que l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez soit le premier aéroport de France "carbone neutre" sans compensation. Enfin, nous avons engagé un programme de replantation de forêts azuréennes sinistrées dans le cadre d'accords tripartites avec les collectivités locales qui en sont propriétaires et l'Office National des Forêts. Cela nous permettra d'absorber in-situ les émissions résiduelles des aéroports niçois et cannois, certains de nos équipements vitaux, comme nos groupes électrogènes de secours et nos camions de pompier, ne présentant pas, à court et moyen termes, d'alternatives "zéro émission". »

VALEUR D'EXEMPLE

« Des arbres qui cachent la forêt », opposent régulièrement les sceptiques qui ne manquent jamais de souligner que les émissions d'un aéroport ne sont jamais qu'une petite partie de celui de l'écosystème qu'il accueille.

« Nous avons parfaitement conscience du problème, répond le chef du Département Développement Durable et Environnement. Le programme Airport Carbon Accreditation 4+ est même là pour nous le rappeler puisqu'il nous oblige à aller au-delà de la sensibilisation de l'ensemble des acteurs de la vie aéroportuaire à la lutte contre le réchauffement climatique pour favoriser leurs initiatives en la matière par des partenariats spécifiques. Depuis quelques mois, nous multiplions ainsi les échanges et les actions concrètes. Avec la Métropole Nice Côte d'Azur et TotalEnergie, nous avons participé à l'expérimentation menée dernièrement par Air France qui a fait décoller l'un de ses Nice-Paris avec, dans ses réservoirs, 30 % de carburant d'avion durable issu du recyclage d'huile de cuisson usagée (lire page 4). C'est une solution à court terme pour décarboner le transport aérien et nous mettrons tout en œuvre pour que les pétroliers présents sur nos plateformes puissent la déployer dans de bonnes conditions. Nous nous intéressons également à l'avion électrique, une nouvelle technologie qui, dans un premier temps, nous semble tout à fait adaptée à l'aviation légère et aux écoles de pilotage. Ainsi, l'Aéroport Cannes Mandelieu va organiser prochainement des séances d'essai pour les aéroclubs, en partenariat avec Elektropostal, le constructeur du Pipistrel Velis Electro, un appareil électrique qui s'est illustré récemment en amenant le Prince de Monaco survoler sa principauté. Il conviendrait également de citer l'appel d'offres qui, dans les prochains mois,

désignera les assistants aéroportuaires habilités à travailler sur la plateforme niçoise. Nous y avons glissé des préconisations environnementales particulièrement exigeantes afin d'accélérer la décarbonation du tarmac niçois. Or, si nous pouvions nous permettre d'imposer

ces efforts à nos prestataires, c'est parce que nous y avons nous-mêmes consenti depuis de nombreuses années. Notre historique, de la certification ISO 14001 au NetZero (selon l'Airport Carbon Accreditation), légitime nos demandes. C'est en cela que notre démarche

est précieuse : parce que, aussi modeste soit-elle, elle a valeur d'exemple. En balayant devant notre porte, nous avons gagné une crédibilité qui nous permet aujourd'hui, dans la mesure du possible, d'accompagner ceux qui s'engagent sur le même chemin que nous. »

PAROLES D'EXPERT

DEPUIS LE 1^{ER} OCTOBRE, ANNE-CÉCILE GIBAUT ASSURE LA DIRECTION DE LA STRATÉGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE D'AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR. RENCONTRE...

La mission... "Je suis arrivée au sein de l'entreprise, forte d'un parcours professionnel de 24 ans dans le secteur aéroportuaire, nourri d'expériences variées, de l'assistance en escale à la gestion d'un aéroport international, en passant par le développement de plateformes régionales. Cette vision élargie des métiers aéroportuaires a décidé Franck Goldnadel, notre président, à me confier la définition et l'animation de la stratégie du groupe. Mais très vite, il est apparu que cette dernière était indissociable du développement durable. D'où la décision de regrouper au sein d'une même direction stratégie et développement durable. Cela reflète parfaitement la volonté d'Aéroports de la Côte d'Azur de fonctionner et de croître dans le respect de ses engagements sociétaux et environnementaux."

La stratégie... "Avant d'inventer l'avenir, la première des choses à faire est de sonder le présent en réalisant un

état des lieux pour savoir ce que nous avons déjà en main et comment nous pouvons encore l'améliorer, l'optimiser. À partir de là, nous pourrions déterminer précisément nos besoins et nos possibilités. Cette logique guide déjà notre réflexion. Par exemple, sur l'énergie renouvelable, l'Aéroport Nice Côte d'Azur envisage la production de son électricité à partir de panneaux solaires. Une perspective attrayante, à condition de disposer des surfaces nécessaires pour une installation performante et ambitieuse. Or, nos réserves foncières sont rares et celles consacrées à notre centrale énergétique pourraient manquer pour d'autres projets tout aussi vertueux. Finalement, nous avons identifié la solution parfaite : installer l'ensemble des panneaux sur les toits des parkings couverts et des terminaux. Reste à présent à trouver le matériel adéquat. Nous recherchons notamment des solutions innovantes, commercialisées voire même produites loca-



lement si possible, afin d'être en cohérence avec notre démarche de décarbonation, tout en servant les intérêts de notre territoire en mettant en avant son expertise et ses entreprises."

Le développement durable... "Ce n'est ni une option, ni une posture : c'est une impérieuse nécessité à intégrer dans notre fonctionnement quotidien comme dans chacun de nos projets. Le territoire l'exige : nous devons irriguer son économie tout en pesant le moins possible sur sa qualité de vie. L'ensemble de nos actionnaires, et en particulier notre actionnaire principal Atlantia, nous y encouragent, eux qui ont mis l'environnement au cœur de leurs priorités. Enfin, le réchauffement climatique l'impose car, comme la COP 26 l'a une nouvelle fois souligné, il est urgent d'agir si nous voulons éviter le pire."

QUALITÉ DE L'AIR LA CHASSE AUX PARTICULES

ATMOSUD A RÉVÉLÉ LES RÉSULTATS DE SA PREMIÈRE ENQUÊTE SUR LES ÉMISSIONS DE PARTICULES ULTRA FINES SUR L'AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR. INSTRUCTIF...

Pour l'Organisation Mondiale de la Santé, ça ne fait aucun doute : les Particules Ultra Fines (PUF) sont préjudiciables à la santé humaine, causant des inflammations respiratoires et des maladies cardio-vasculaires, aggravant les allergies, l'asthme et les risques de cancer... D'où viennent-elles ? Pour l'essentiel, de l'activité humaine : usure des matériaux, combustion des hydrocarbures, fumées de cigarette, dégradation des peintures... Chaque machine ou presque que nous utilisons en produit, de l'aspirateur de la maison à notre voiture, fut-elle électrique (avec les frottements des pneus et des plaquettes de frein). Et les avions ? Ils n'échappent pas à la règle ! Avec quelles conséquences sur la qualité de l'air ? Une question à laquelle l'association AtmoSud, l'association chargée de la Surveillance de la Qualité de l'Air dans la région Sud, apporte une première réponse.

CHACUN SA PART

Pendant dix mois, de janvier à octobre 2020, le compteur de particules installé sur la rive Est du Var, à proximité du Terminal 2, a mesuré en continu le nombre de particules fines sur la zone aéroportuaire. Le résultat de cette étude est clair : l'activité de l'aéroport n'est pas sans incidence sur la qualité de l'air. À qui la faute ? Au

trafic aérien ? Il a sans aucun doute sa part de responsabilité, les déplacements des passagers pour rejoindre ou quitter la plateforme et les mouvements des avions n'étant pas sans conséquences. Pour autant, son influence n'est pas aussi grande qu'on pourrait le penser de prime abord.

AtmoSud observe en effet « *qu'il n'existe pas de façon systématique, une relation linéaire entre le nombre de particules mesuré et le nombre de mouvements d'avions, certaines hausses apparaissant alors qu'il n'y a pas beaucoup d'avions et inversement.* » La situation lors des six semaines du premier confinement, de la mi-mars à la fin mai, est d'ailleurs instructive. Alors que le trafic s'effondrait de plus de 91 %, la zone aéroportuaire continuait d'émettre 40 % de la quantité de particules enregistrée pendant l'étude. « *Ce différentiel nous montre de façon évidente que la lutte contre cette pollution spécifique ne passe pas uniquement par les pistes,* conclut François Janin, chargé d'études Environnement et Relations Riverains au sein d'Aéroports de la Côte d'Azur. *Nos efforts doivent se porter sur l'ensemble de l'activité aéroportuaire : mobilité, commerces, infrastructures, assistance au sol...* »

TOUT AZIMUT

Pour réduire la pollution liée aux particules ultra fines, l'Aéroport Nice Côte d'Azur mise, par exemple, sur



les mobilités douces. Le tramway est un succès. Le vélo fait une percée significative auprès des personnels de la plateforme, au point qu'Aéroports de la Côte d'Azur s'est essayé au prêt de bicyclettes électriques. Quant au train, il devrait connaître bientôt un net regain de popularité avec la mise en service du pôle multimodal Nice Saint-Augustin-Aéroport.

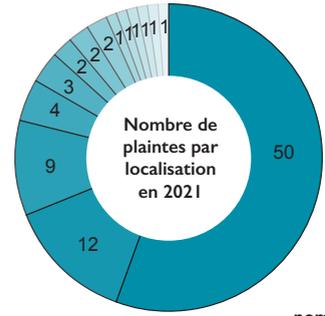
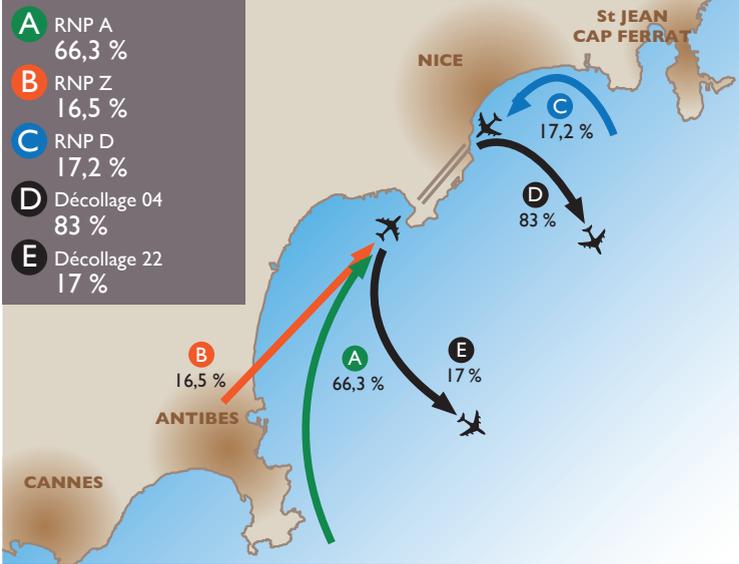
Autre axe de progrès : l'amélioration des infrastructures aéroportuaires. La chaudière à gaz du Terminal 1 va bientôt céder sa place à un nouveau système de chauffage non polluant. La modernisation d'une grande partie des passerelles s'est accompagnée de leur électrification. Grâce à quoi, les avions commerciaux peuvent désormais se raccorder au réseau électrique général, coupant ainsi leurs moteurs tout en conservant lumière et électricité.

Et pour le trafic aérien, on fait quoi ? On agit, là encore. Sur les assistants aéroportuaires en les incitant à électrifier au maximum leurs matériels. Sur la fluidité du trafic grâce à l'APOC, le nouveau centre de supervision de l'aéroport niçois, et au système Airport-Collaborative Decision Making (A-CDM) qui, conjugués, limitent les retards, et, de facto, les temps de roulage et d'attente des appareils au sol.

Retrouvez le bulletin d'information
aux riverains sur www.nice.aeroport.fr "Espace Riverains".

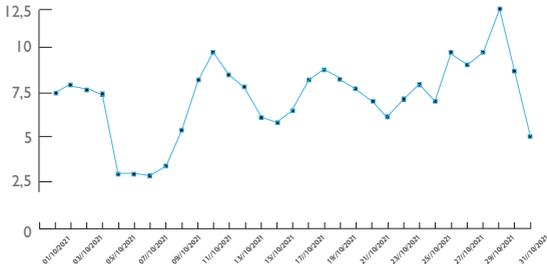
Procédures d'atterrissage, de décollage (pour 2021)

- A** RNP A
66,3 %
- B** RNP Z
16,5 %
- C** RNP D
17,2 %
- D** Décollage 04
83 %
- E** Décollage 22
17 %

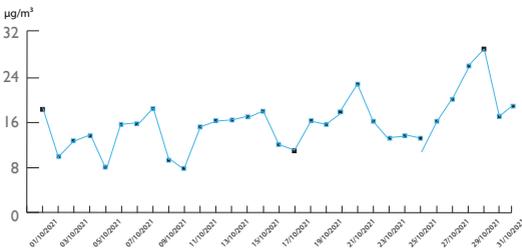


	nombre
● Antibes	50
● Nice Ouest	12
● Nice Est / centre	9
● Fréjus-Saint-Raphaël/Adrets/Agay	4
● Cagnes-sur-Mer	3
● Saint-Laurent-du-Var	2
● Carros	2
● Grasse	2
● Golfe Juan/Vallauris	1
● Cap d'Ail	1
● Menton	1
● Gourdon	1
● Saint-Jean-Cap-Ferrat	1
● Saint-Jeannet	1

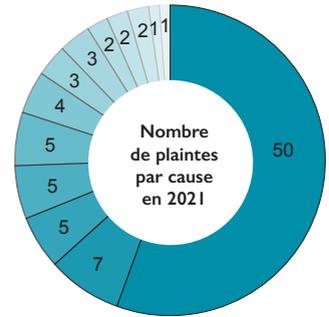
Mesure de la qualité de l'air (Données journalières pour octobre 2021)



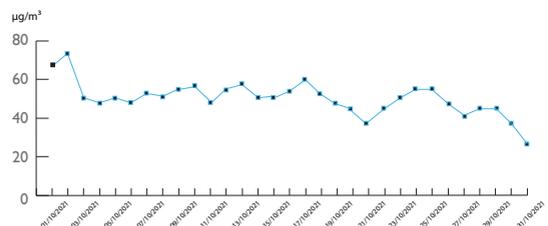
Polluant : Particules (PM 2,5) / Station : NICE AÉROPORT
Maximum journalier : Aéroport = 12,5
Nice Promenade = 13,6 - Nice centre = 20,3



Polluant : Dioxyde d'azote (NO2) / Station : NICE AÉROPORT
Maximum journalier : Aéroport = 28,8
Nice Promenade = 39,9 - Nice Port = 46



	nombre
● Choix procédure RNP Z / RNP A	50
● Décollage 04 initial	7
● Procédure RNP D	5
● Décollages 04 - passage côte	5
● Survols	5
● Hélicoptères	4
● Parking Kilo	3
● Approche	3
● Décollage 22	2
● Effaroucheurs	2
● Pollution lumineuse	2
● Vols de nuit	1
● Militaires	1



Polluant : Ozone (O3) / Station : NICE AÉROPORT
Maximum journalier : Aéroport = 73,8
Nice Ouest = 93,9 - Nice Port = 67,4