

PASSERELLE

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

NICE • CANNES • SAINT-TROPEZ

PLAN SOBRIÉTÉ : L'ÉNERGIE À L'HEURE DES ÉCONOMIES

L'AÉROPORT EN TRANSIT

La balise fait sa valise

L'AVION AUTREMENT

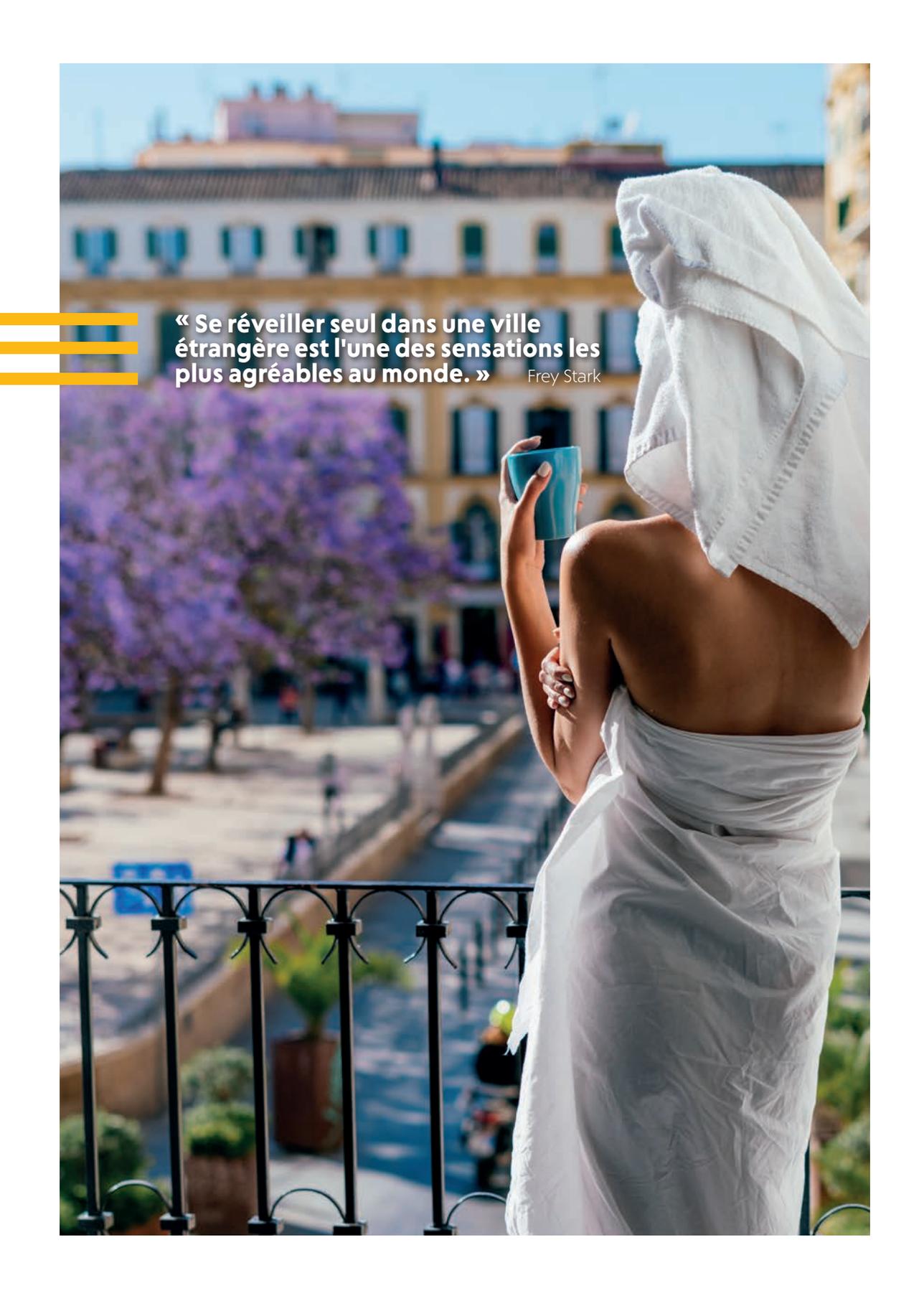
Quel avenir pour l'aviation d'affaires ?

LE TERRITOIRE EN ACTION

Solidarité, nos coups de (grand) cœur



AÉROPORTS
DE LA CÔTE D'AZUR

A woman is seen from the back, standing on a balcony with a black wrought-iron railing. She is wrapped in a white towel, with another white towel draped over her head. She holds a light blue mug in her right hand. The background shows a city square with a large tree in full purple bloom, a fountain, and buildings with windows. The scene is bright and sunny.

« Se réveiller seul dans une ville étrangère est l'une des sensations les plus agréables au monde. » Frey Stark

ÉDITO

Si la préservation de l'environnement est l'une de nos priorités stratégiques, notre action s'inscrit dans un cadre bien plus large : celui d'un développement durable et harmonieux avec son territoire. Ce principe exige de répondre aux besoins du présent sans hypothéquer l'avenir. Une ambition qui réclame à une entreprise comme la nôtre de subtils équilibres, des choix forts et un engagement concret et quotidien. C'est ainsi que chacun de nos projets ou le moindre de nos investissements doit satisfaire désormais à quatre critères impérieux : un impact écologique en cohérence avec nos engagements de neutralité carbone à horizon 2030, une performance économique avérée, une contribution bénéfique à la vie de notre territoire et un intérêt manifeste pour les populations concernées par notre activité : salariés, passagers, riverains ou Azuréens.

Notre actualité témoigne de notre volonté permanente de respecter ces conditions. Ainsi, notre implication dans le quotidien de notre région s'est-elle encore affirmée un peu plus ces derniers mois à travers nos démarches de mécénat. Nous accompagnons déjà des institutions culturelles ou, via notre Fondation, des associations remarquables. En 2022, à travers des partenariats avec la Fondation Lenval et le Stade Niçois Rugby, nous avons élargi notre périmètre en investissant les domaines de la santé et du sport, pariant dans un cas comme dans l'autre sur les jeunes générations.

Notre politique énergétique participe aussi de cette logique de développement durable. Comme des milliers d'entreprises, comme des millions de Français, nous avons suivi l'État et les autres autorités territoriales dans leur politique de sobriété. Nous avons déjà tellement réduit notre consommation d'électricité que nous avons craint de ne pouvoir faire mieux. C'était sans compter sur la capacité d'innovation, d'adaptation et le bon sens de nos équipes. Grâce à elles, notre consommation devrait diminuer cette année de 10 % à périmètre égal. Elle nous aura aussi obligés à innover dans notre gestion du quotidien et cela sera pérennisé.

Dernier projet d'importance : le lancement du chantier de l'extension du Terminal 2. Grâce à ses nouvelles installations, nous pourrons offrir un confort et une sécurité accrus à nos passagers, développer l'emploi et les retombées économiques dans notre département, tout en maîtrisant les répercussions de notre activité sur notre environnement et ce, dès le démarrage des travaux. Un engagement d'autant plus ferme que notre projet s'inscrit dans une transformation plus large de la mobilité dans notre région avec le futur pôle multimodal Nice Saint-Augustin-Aéroport dont la nouvelle gare de Nice Saint-Augustin, fraîchement inaugurée, n'est qu'une première étape.



Franck Goldnadel

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

QUI ?

PASSERELLE est édité par Aéroports de la Côte d'Azur

Directeur de la Publication : Franck Goldnadel, Président du Directoire

Directeurs de la Rédaction : Isabelle Vandrot, Chef du Département Développement Durable et Environnement, et Hélène Navarro, Directrice de la Communication

Rédacteurs et suivi technique : Corinne Ercolano et Aymeric Staub, Direction de la Communication — **Rédaction et mise en page :** Luna Moth — **Impression :** Aéroports de la Côte d'Azur — **Photos :** J. Kélagopian / Adobe Stock

Document édité
selon le Label



N° ISSN : 2826-9748
Mars 2023 - N°02



DES **POUILLES** À L'**AMÉRIQUE**

Vous avez des envies d'ailleurs ? Le réseau printemps-été 2023 de l'Aéroport Nice Côte d'Azur saura sans doute les satisfaire. Riche de plus de 110 destinations, il compte déjà de nombreuses nouveautés. easyJet, par exemple, a ouvert les réservations sur quatre nouvelles destinations au départ de Nice : Palerme, capitale de la Sicile, Copenhague, Beauvais et Bari, la porte des Pouilles, l'une des plus belles régions d'Italie. À vous les eaux translucides de l'Adriatique, les trulli aux toits coniques d'Alberobello, les ruelles pittoresques de Gallipoli ou Otranto, les maisons blanches d'Ostuni !

Air Baltic vous emmène à Tampere, dans le sud de la Finlande, la porte de la Région des lacs, chère aux amoureux de grands espaces naturels. Volotea a également consolidé ses positions niçoises avec des liaisons inédites vers Olbia et Bruxelles-Charleroi. Une fois n'est pas coutume : pour Wizz Air, c'est à l'ouest qu'il y a du nouveau avec un Nice-Londres Gatwick. L'offre sur le Royaume-Uni s'enrichit également du vol pour Birmingham proposé par Jet2.com. La Méditerranée compte aussi plusieurs nouveautés : le Nice-La Valette d'Air Malta, le Nice-Constantine d'Air Algérie ou bien le Nice-Tel Aviv d'Arkia, un nouveau venu sur le tarmac niçois. Le réseau vers le golfe Persique est toujours aussi dynamique avec le retour de l'Airbus A380 d'Emirates sur la ligne Nice-Dubaï à partir de juin prochain et le lancement du Nice-Ryad de Saudia.

Mais la sensation du moment reste sans nul doute l'ouverture d'une liaison quotidienne par Delta Airlines entre la Côte d'Azur et Atlanta, le hub incroyable de la compagnie nord-américaine. Il vous ouvre grandes les portes de la Floride, de la Louisiane, des îles caribéennes, de l'Ouest américain ou bien encore de l'Amérique latine. Une belle occasion de partir à la conquête du Nouveau Monde.



DES **NIDS** SOUS SURVEILLANCE

Fin 2022, l'Aéroport Nice Côte d'Azur et la Ligue pour la Protection des Oiseaux PACA ont renouvelé la convention qui les lie depuis 2014 dans le cadre du suivi de l'avifaune sur la zone Natura 2000 de la basse vallée du Var, un espace protégé, limitrophe de la plateforme niçoise. L'association animalière peut ainsi continuer sereinement l'excellent travail qu'elle mène sur le site en réalisant chaque année un comptage précis des 220 espèces présentes à l'embouchure du Var, en observant l'évolution de cette faune riche de plus de 40 000 oiseaux et en suivant attentivement ses populations les plus emblématiques, tels la sterne pierregarin, la spatule blanche ou le crabier chevelu.

UNE TABLE ET UN BUREAU !

Si vous êtes un habitué de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, il ne vous aura sans doute pas échappé que l'Estivale a un nouveau mentor depuis le printemps dernier. Désormais, Bruno Oger, célèbre chef cannois, créateur de la Villa Archange, deux étoiles Michelin, signe la carte du restaurant bistronomique du Terminal 2. Il nous y régale d'une cuisine subtile répondant à trois impératifs : le respect des saisons, la qualité des produits et la mise en valeur des terroirs méditerranéens. Chaque plat est ainsi un beau voyage, un moment d'évasion d'autant plus grand que votre table profite d'une vue magnifique sur les pistes et la mer. Depuis décembre, cette adresse gourmande se double d'un espace de travail de qualité. L'Estivale vient en effet d'inaugurer sa salle de coworking qui vous offre, entre autres avantages, un WI-FI haut débit, des prises électriques de charge, des boissons et snacks à disposition, le tout pour 12 euros par personne, pour trois heures de présence.



AÉRO BIODIVERSITÉ ATTERRIT À CANNES

Jamais deux sans trois ! Après Golfe de Saint-Tropez (en 2020) et Nice Côte d'Azur (en 2022), l'association Aéro Biodiversité se posera à Cannes Mandelieu au printemps prochain. Sa mission ? Étudier en association avec les personnels de l'aéroport, la faune et la flore présentes sur le site, ainsi que les différents biotopes qui les accueillent, dresser un état des lieux complet et, pour finir, délivrer des conseils avisés pour dynamiser ce milieu naturel tout en assurant la sécurité des activités aéronautiques (*lire aussi Passerelle n° 1*).

Soutenue par la Direction Générale de l'Aviation Civile et le Muséum national d'histoire naturelle, Aéro Biodiversité rayonne aujourd'hui sur plus d'une cinquantaine de plateformes françaises. Et ses résultats sont probants ! Ainsi, l'aéroport troyen qui a fait appel à ses services dès 2020, récolte déjà les fruits de cette collaboration. Ses différentes actions, à commencer par la protection d'espèces endémiques ou la création de zones refuges pour les insectes et les oiseaux, lui permettent aujourd'hui de viser une certification *Aérobio*, un label qui témoigne d'un engagement performant pour la biodiversité sur les aéroports.

À Nice, où ils ont commencé leurs travaux au printemps dernier, les écologues de l'association ont déjà formulé de précieuses recommandations. Elles portent notamment sur les fauches des prairies entourant les pistes. L'idée : favoriser la reproduction des espèces tout en accroissant la sécurité des avions. Comment ? En créant pour les oiseaux des zones de chasse ou de nidification attractives, à la périphérie du tarmac, loin des réacteurs.



TOUJOURS PLUS VERT !

Décarbonation, biodiversité, économie circulaire... : l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez multiplie les bonnes pratiques environnementales. C'est ainsi que, depuis cet été, il est officiellement « zéro phyto », tous les produits chimiques utilisés auparavant pour le traitement de ses espaces verts ayant été remplacés par des solutions respectueuses du milieu naturel.

Autre avancée notable : l'installation d'une cuve de GTL (Gas-To-Liquids), un carburant produit à partir de gaz naturel qui remplace le diesel dans les réservoirs des véhicules de la plateforme : camion de pompier, camion de carburant, tracteur... Son avantage ? Une réduction franche des émissions polluantes : oxydes d'azote (NOx), particules (PM), monoxyde de carbone (CO) et hydrocarbures imbrûlés (HC).

Signalons également une belle initiative en matière d'économie circulaire : depuis le printemps 2022, les invendus du restaurant de l'aéroport sont proposés sur To Good To Go, la célèbre application qui lutte au quotidien contre le gaspillage alimentaire. Et le bilan de l'opération est excellent : en un an, 204 paniers ont trouvé acquéreurs. Cela représente 153 kilos de nourriture sauvés de la poubelle, soit l'équivalent de la consommation alimentaire de trois personnes pendant tout un mois ! En plus de ça, la formule est bonne pour l'atmosphère, l'application antigaspi estimant que son service a également permis une économie de CO₂ de 510 kilos.

L'AÉROPORT DE NICE FAIT LE TRI

Au voleur ! À Nice, début 2023, toutes les poubelles individuelles ont disparu des bureaux d'Aéroports de la Côte d'Azur. La mauvaise blague d'un petit farceur ? L'appétit démesuré d'un mystérieux « poubellophage » ? Pas du tout ! C'est l'une des nouvelles étapes de la stratégie mise en place par l'Aéroport Nice Côte d'Azur pour valoriser davantage ses déchets. « À ce jour, explique Sylvie Vieuxloup, Responsable des Systèmes de Management Environnemental, à peine 25 % de nos déchets sont recyclés. Nous voulons rapidement augmenter ce taux. Pour les papiers, le bois ou le plastique, nous ambitionnons par exemple de le porter à plus de 60 %. Pour les biodéchets, nous visons carrément les 100 % »

Ce challenge passe par la mobilisation de toutes les populations présentes sur l'aéroport niçois. Dans les mois à venir, les terminaux accueilleront ainsi de nouveaux équipements, dont une multitude de poubelles de tri sélectif, pour capter et valoriser chaque année 340 tonnes de débris produits par les passagers. Sensibilisés par des ambassadeurs du tri au début de l'hiver, tous les commerces, restaurants et entreprises de la plateforme assurent aussi leur part du travail en nourrissant désormais les douze filières (biodéchets, plastiques, métaux, papiers, verres, encombrants...) du tout nouveau système de collecte mis en service le 15 janvier. « Nous avons décidé d'aller plus loin dans nos propres locaux, confie Sylvie Vieuxloup, en substituant à nos poubelles individuelles des points de collecte conçus pour le tri du "tout venant", des papiers et cartons et des emballages ménagers. » Un choix certes contraignant, mais qui valorise les déchets tout autant que ceux qui font l'effort de les trier !



DES **TONDEUSES** TRÈS NATURE

Voilà ce que l'on appelle « un échange de bons procédés ». Depuis l'an dernier, l'Aéroport Cannes Mandelieu donne ses espaces verts (en zone publique) en pâture au troupeau d'une bergère mandelocienne. Pendant tout le printemps, jusqu'à l'heure de la transhumance, une quarantaine de chèvres et moutons broutent les herbes hautes et les broussailles, entretenant pelouses, prairies et bosquets de la plus naturelle des façons. Le bénéfice pour le biotope est d'autant plus grand que la présence de ces bêtes favorise la santé des sols, leurs piétinements aérant la terre sans la tasser, tandis que leurs déjections l'amendent. Une pratique que l'on retrouve sur l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez où les cheptels de deux éleveurs de La Môle remplacent tout aussi efficacement tondeuses et débroussailleuses.



UN **BON PLAN** CONTRE LES NUISANCES SONORES

Le 31 août 2022, le Préfet des Alpes-Maritimes a validé le nouveau Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Aéroport Nice Côte d'Azur. Jusqu'à la fin 2024, il doit guider la politique du gestionnaire aéroportuaire, du Service de la Navigation Aérienne (SNA) et de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) en matière de réduction des nuisances sonores autour de la plateforme niçoise.

Sans attendre la publication officielle du nouveau PPBE, ces acteurs ont déjà anticipé une partie de la quinzaine des actions programmées. Nice Côte d'Azur a ainsi adopté le CDM, un système européen d'optimisation du trafic aérien qui, entre autres, améliore la gestion des départs des avions, limitant ainsi le bruit lié au roulage. De son côté, le SNA a revu ses procédures de décollage, fixant notamment l'altitude minimale au passage de la côte à 7 000 pieds. D'autres chantiers restent toutefois à boucler, comme l'utilisation accrue du guidage satellitaire lors des atterrissages en piste 22 afin de réduire encore les nuisances sur le cap Ferrat, le Mont-Boron et la promenade des Anglais, ou bien encore l'adoption du nouveau Plan de Gêne Sonore, un document important pour de nombreux riverains puisqu'il décide du périmètre de l'aide à l'insonorisation.

Indépendamment du PPBE, l'aéroport niçois vient tout juste de déployer *Aerovision*, un nouveau système informatique de surveillance des niveaux sonores. L'avantage de ce dispositif : il délivrera prochainement ses données aux riverains, via un service internet dédié. Ils pourront ainsi vérifier en léger différé (30 minutes) la cause et le niveau d'un bruit qu'ils auront jugé anormal.

L'AÉROPORT EN TRANSIT

L'énergie, à l'heure des économies

Avec un contexte national et international particulièrement tendu, l'énergie est plus que jamais précieuse. Pour éviter la pénurie, l'État encourage donc tout le pays (collectivités, entreprises et particuliers) à la sobriété. Le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur s'est d'ores et déjà organisé pour réduire sa consommation de 10 % en 2023.

8,5 %... C'est la baisse de la consommation électrique des Français constatée par le RTE (Réseau de Transport d'Électricité) lors du mois de décembre, par rapport à la moyenne des années précédentes (2014-2019). L'appel à la sobriété énergétique lancé début octobre par l'État a été entendu, tant par les particuliers que par les entreprises. Et Aéroports de la Côte d'Azur est bien sûr du lot.

« Le conflit russo-ukrainien a entraîné une brusque flambée des prix de l'énergie, constate



**« En 2023, nous tiendrons le pari de la
sobriété énergétique, en réduisant notre
consommation de 3,8 GW/h. »**

Isabelle Vandrot, Aéroports de la Côte d'Azur



Dans les bureaux, comme dans les terminaux des aéroports azuréens, on chauffe à 19 °C pour économiser l'énergie.

Isabelle Vandrot, Chef du Département Environnement et Développement Durable. Conjugué au contexte national, il fait également planer sur notre quotidien la menace d'une pénurie de gaz et d'électricité avec les risques de rupture qui peuvent en découler. Face à ce risque, l'État a invité les entreprises françaises à réduire autant que possible leur consommation électrique d'environ 10 % et ce, dès cet hiver. Un effort auquel nous avons immédiatement consenti. D'une part, parce qu'il incarne deux grandes valeurs de notre Groupe : la citoyenneté et l'exemplarité. D'autre part, parce qu'il est en parfait accord avec notre stratégie climat. L'ensemble de nos équipes a donc élaboré un plan d'action pour réduire notre consommation en 2023 de 3,8 GW/h

(gigawatts par heure), soit l'équivalent de la consommation annuelle moyenne de 1 800 Français. Ce programme associe des solutions individuelles, collectives et techniques applicables rapidement sans altérer le bon fonctionnement de nos aéroports. L'une de ces mesures concerne, par exemple, le chauffage de nos bâtiments. Depuis novembre, nous avons affiché une température de consigne de 19 °C pour l'ensemble de nos locaux, terminaux compris. »

L'effet sur le confort des passagers azuréens qui, arrivant de l'extérieur, sont bien couverts et, qui plus est, ne restent jamais bien longtemps dans nos murs, est réduit, voire inexistant. En revanche, pour les salariés des plateformes qui occupent un

même poste de travail pendant plusieurs heures, c'est moins évident. Au point qu'Aéroports de la Côte d'Azur a distribué à l'ensemble de son personnel une doudoune sans manches, un vêtement chaud, mais qui ménage la liberté de mouvement de celui qui le porte. C'est utile. C'est aussi symbolique : le port de cette veste concrétise l'engagement de chacun et sa capacité d'adaptation.

Si elle est indéniablement bénéfique, cette baisse générale de la température au sein des locaux d'Aéroports de la Côte d'Azur n'est hélas pas suffisante pour relever le challenge sobriété que le gestionnaire aéroportuaire niçois s'est fixé. « Notre réussite ne dépend pas d'un thermostat, constate Isabelle Vandrot. La sobriété est en effet un défi bien plus complexe dans un aéroport que dans un logement. Dans une maison le chauffage pèse jusqu'aux deux tiers de la consommation totale d'électricité. Un degré de moins dans un foyer permet ainsi une économie de 7 % sur la facture. Mais un aéroport, lui, multiplie les postes énergivores. Outre le confort thermique (chauffage et climatisation), il faut assurer 24h/24, en toutes circonstances, le balisage des pistes et taxiways, les éclairages du tarmac, des terminaux, des parkings et des voiries, les systèmes informatiques et les dispositifs de sécurité sûreté, les différents écrans, les ascenseurs et les escalators ou encore les tapis bagages. D'où la nécessité d'agir sur différents leviers. »

Certains de ces leviers sont faciles à actionner comme l'interdiction des chauffages d'appoint dans les locaux, le changement de la consigne de refroidissement de la salle des serveurs informatiques de l'Aéroport Nice Côte d'Azur qui passe de 21 à 24 °C ou l'arrêt total et systématique par chaque salarié de son ordinateur au terme de sa journée de travail. En effet, un PC en veille utilise encore 20 à 40 % de sa consommation en marche. En revanche, d'autres actions réclament des investissements, à l'image de l'installation de détecteurs de présence sur les parkings avions pour moduler leur éclairage ou du remplacement des ampoules du balisage de la piste Sud par des LED, 30 % moins gourmandes que leurs prédécesseurs.

« Nous avons également revu notre mode de fonctionnement pour gagner encore de précieux watts, ajoute Isabelle Vandrot. Je pense à l'extinction temporaire, chaque nuit, de certaines zones aéroportuaires, à la limitation des portes d'accès aux terminaux pour réduire l'apport d'air extérieur ou le passage en mode économique des escalators, leur démarrage étant déclenché désormais au coup par coup, à l'arrivée d'un usager. Mais tous ces aménagements ont été réalisés dans le strict respect des consignes de sécurité et de la qualité de service attendues par nos passagers. »

Au total ce sont plus d'une trentaine d'actions, appliquées sur les trois plateformes azuréennes

(Cannes Mandelieu, Nice Côte d'Azur et Golfe de Saint-Tropez) qui, conjuguées, vont permettre à Aéroports de la Côte d'Azur d'assurer sa part d'économies.

UN EFFET DURABLE

Ce n'est pas un mince exploit de mettre en place un tel plan d'économies d'énergie en quelques semaines. Surtout si, comme Aéroports de la Côte d'Azur, on a déjà réalisé par le passé des prouesses en la matière. En effet, engagé de longue date dans une démarche environnementale dynamique, le groupe aéroportuaire n'a eu de cesse de réduire sa consommation. Elle était de 50 GW/h en 2003 et se limitera à 33,7 GW/h vingt ans après, même si le trafic a augmenté de plus de 50 % dans le même laps de temps.

Tous ces efforts ne doivent pas rester sans lendemain. Les investissements faits pour l'occasion sont pensés pour perdurer. Quant aux mesures les plus efficaces, elles seront pour la plupart pérennisées à la condition bien sûr qu'elles ne pèsent pas sur les conditions de travail des personnels et sur le confort des passagers. Ainsi Aéroports de la Côte d'Azur aura fait d'une pierre deux coups en répondant à l'urgence du moment tout en optimisant durablement son bilan énergétique, fût-il déjà vertueux puisque, pour rappel, 100 % de l'électricité consommée par l'entreprise est garantie d'origine renouvelable et française.



EN CAS D'URGENCE

Les économies d'énergie suffiront-elles pour éviter des délestages durant l'hiver ? Pas sûr ! RTE, gestionnaire du réseau électrique français, a donc mis en place la charte Ecowatt qui engage les entreprises signataires à modifier leurs pratiques durant les alertes rouges sur le réseau électrique, afin d'éviter les coupures ou d'en réduire la durée. Aéroports de la Côte d'Azur a ratifié ce protocole le 29 novembre dernier, témoignant ainsi de sa volonté d'être un acteur engagé dans la sobriété énergétique. C'est la raison pour laquelle son Plan Sobriété comprend toute une batterie de mesures exceptionnelles pour réagir immédiatement en période rouge telles l'extinction prolongée de certains éclairages, la limitation à une seule porte d'accès par terminal pour réduire les déperditions de chaleur ou de fraîcheur, ou la fermeture (sous réserve d'une météo favorable) de l'une des deux pistes niçoises durant une partie de la nuit.

LA BALISE FAIT SA VALISE



ELLE A CHANGÉ LA
VIE DES ANTIBOIS EN
PERMETTANT AUX
AVIONS ATTERRISSANT À
NICE DE CONTOURNER
LEUR VILLE EN TOUTE
SÉCURITÉ. MAIS
AUJOURD'HUI, LA BALISE
DE L'HIPPODROME EST
OBSOLÈTE. D'OÙ SON
ARRÊT DÉFINITIF, FIN 2022.

Le 31 décembre 2022, l'un des piliers de la démarche environnementale de l'Aéroport Nice Côte d'Azur prendra sa retraite : la balise de l'hippodrome, installée sur le littoral cagnois depuis 1994, cessera d'émettre. « Cet équipement a marqué notre histoire autant que celle de la navigation aérienne en France, raconte François Janin, Responsable des Relations Riverains au sein d'Aéroports de la Côte d'Azur. C'est en effet grâce à elle que nous avons pu prendre en compte les intérêts des riverains et mettre en place une procédure d'évitement d'Antibes. Une vraie révolution car, pour la première fois dans notre pays, la trajectoire des avions était dictée par le seul contexte environnemental. »

LE RÈGNE DU GPS

Pendant dix-huit ans, la balise a pleinement rempli sa fonction : permettre aux pilotes d'éviter le survol d'Antibes et de passer en mer au large du cap d'Antibes.

À la clé, une baisse spectaculaire des survols d'Antibes. Avant 1994, la totalité des avions passait au-dessus de la ville. Aujourd'hui, c'est à peine plus d'un sur dix.

Dans ce cas, pourquoi remiser ce matériel ? « Parce qu'il est devenu inutile avec le guidage satellitaire, une solution bien plus performante, utilisée pour la procédure RNP A, celle du contournement d'Antibes. Ainsi, la balise de l'hippodrome a déjà perdu de son influence, ne servant plus qu'à caler les appareils à bonne distance du cap. Mais à partir du 29 décembre, un nouveau point GPS, ajouté à la procédure actuelle, assurera cette tâche. Une évolution bénéfique pour les riverains puisqu'elle va diminuer légèrement le nombre de survols d'Antibes. En effet, entre les pannes et la maintenance, la balise était hors service une dizaine de jours par an en moyenne, les pilotes traçant alors tout droit dans le ciel antibois. Or, le guidage satellitaire, lui, est opérationnel en permanence. La modification de la procédure supprimera de facto ces nuisances potentielles. »

« Le remplacement de la balise de l'hippodrome par un guidage satellitaire va nous permettre de réduire encore le nombre de survols d'Antibes. »

François Janin, Aéroports de la Côte d'Azur



LA SAISON DES AMOURS



LES TRAVAUX DE L'EXTENSION DU TERMINAL 2 DE L'AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR VIENNENT DE DÉMARRER. UN CHANTIER RYTHMÉ PAR UN IMPÉRATIF ENVIRONNEMENTAL : LA PRÉSERVATION DE LA FLORE ET DE LA FAUNE DE LA PLAINE DU VAR. IL A DÉCIDÉ D'UNE LONGUE TRÊVE PRINTANIÈRE CALQUÉE SUR LA PÉRIODE DE REPRODUCTION DES OISEAUX.

Validé début octobre par le Tribunal administratif de Marseille, le chantier de l'extension du Terminal 2 de l'Aéroport Nice Côte d'Azur est lancé. Les entreprises retenues pour sa réalisation et les équipes techniques d'Aéroports de la Côte d'Azur sont d'ores et déjà à pied d'œuvre, multipliant les réunions de travail pour caler définitivement leur organisation.

« Nous entamons tout juste les travaux préparatoires, commente Frédéric Gozlan, Directeur de la Direction Technique du groupe aéroportuaire azuréen. Cela passe notamment par l'installation des zones logistiques nécessaires au stockage des engins et matériaux, la création d'une base-vie (salles de réunion et de repos, vestiaires, restauration...) pour l'ensemble des équipes œuvrant sur le site, ou bien encore l'examen et le déminage du sous-sol. Nous sommes en effet sur une zone fortement bombardée pendant la Seconde Guerre mondiale. Il y a vingt ans, en creusant les fondations du nouveau Terminal 2, nous avons eu la mauvaise surprise d'y

découvrir une bombe de 300 kilos encore intacte. Nous avons donc demandé à la Protection civile, un organisme expert en la matière, de scanner l'ensemble de la surface du nouveau chantier pour repérer et neutraliser d'éventuels engins explosifs. »

DES NIDS BIEN COUVÉS

Pour ce qui est du premier coup de pioche, il faudra attendre début juillet. Un calendrier dicté... par la nature ! « Le creusement des fondations est l'étape la plus impactante pour notre environnement immédiat, souligne Frédéric Gozlan. Elle génère en effet du bruit, de la poussière et des vibrations. Or, nous avons des voisins à ménager : les animaux, des oiseaux pour l'essentiel, de la zone Natura 2000 de la plaine du Var. Nous nous sommes engagés à perturber le moins possible le quotidien de cette faune. C'est la raison pour laquelle nous gelons les travaux pour les fondations pendant leur période de repro-



« Le respect de la période de reproduction de la faune avoisinante nous a conduits à différer le lancement du gros œuvre jusqu'à l'été. »

Frédéric Gozlan, Aéroports de la Côte d'Azur

duction qui court de mars à la fin juin. Et nous ferons de même en 2024, quelles qu'en soient les conséquences, si, contrairement à l'agenda que nous nous sommes fixé, nous n'avons pas achevé cette étape au début du printemps. »

LA CONQUÊTE DE L'ESPACE

Quoi qu'il advienne, l'aéroport azuréen entend bien respecter les grandes dates de ce chantier

afin de soulager les infrastructures existantes de la pression qu'elles subissent en période de fort trafic. Les salles d'embarquement sont alors bondées. D'où un besoin d'espace urgent pour accueillir l'ensemble des passagers dans des conditions de confort et de sécurité optimale. Aussi, la réalisation de la darse, l'un des deux bâtiments du projet, est-elle privilégiée. « Cette "jetée" de 300 mètres de long nous offrira pas moins de six portes d'embarquement supplémentaires, d'autant plus précieuses qu'elles peuvent bas-

culer rapidement d'un statut "Schengen" en "non Schengen". Une véritable bouffée d'oxygène programmée pour la mi-2025. »

Quid de la livraison de la seconde tranche ? La mise en service de ce second lot, un bâtiment « ressources » abritant 36 banques d'enregistrement, un tri-bagages performant, trois tapis de livraison et une zone pour la Police Aux Frontières parfaitement dimensionnée pour faciliter le passage en douanes des voyageurs, interviendra début 2026.



PLACE AUX JEUNES

EN DÉVELOPPANT SA POLITIQUE DE MÉCÉNAT AU PROFIT DE LA JEUNE GÉNÉRATION AZURÉENNE, AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR OUVRE DEUX NOUVELLES DESTINATIONS, SANS DOUTE LES PLUS BELLES : L'ESPOIR ET L'AVENIR.

Aéroports de la Côte d'Azur mène de longue date une politique de mécénat dynamique au profit de son territoire. Ce soutien aux initiatives locales est essentiellement financier. L'entreprise niçoise abonde ainsi le budget de plusieurs institutions culturelles, tels le théâtre Anthéa, à Antibes, et le festival Canneseries. Via sa fondation, elle aide de nombreuses associations locales œuvrant en faveur de la solidarité ou de la biodiversité (lire p. 22). Mais, depuis quelques semaines, elle engage davantage que ses finances : ses infrastructures, ses équipes et leurs expertises. Au bénéfice d'une cible privilégiée : la jeunesse !

Parfaits reflets de cette politique : les liens noués depuis peu avec la Fondation Lenval et ses établissements de santé au service

de l'enfance. Ce rapprochement entre le gestionnaire aéroportuaire et son proche voisin a commencé tout doucement, il y a un peu plus d'un an, au terme de la rénovation des urgences pédiatriques du célèbre hôpital de la promenade des Anglais. « Pour détendre nos visiteurs, nous avons installé différents écrans dans le service, dont un, en salle d'attente, dédié aux accompagnants, donc à des adultes, raconte Raphaëlle Galante, Directrice Développement et Communication de la Fondation Lenval. Pour l'alimenter, nous souhaitons de belles images de notre territoire. Nous sommes fiers, en effet, de notre ancrage. Nous nous sommes naturellement tournés vers le Comité Régional du Tourisme puis, très vite, nous avons pensé à l'Aéroport Nice Côte d'Azur. Pourquoi ? Parce qu'il symbolise

toujours, pour beaucoup d'entre nous, la vocation touristique de notre région et son ouverture sur le reste du monde. »

OFFRIR DU RÊVE

Ce petit pas l'un vers l'autre a été suivi rapidement d'un autre, bien plus grand, quand la Fondation Lenal a mis en place une nouvelle formule de mécénat : des contrats pluriannuels qui, en engageant les entreprises sur une donation récurrente, offrent à son bénéficiaire plus de visibilité et de sécurité financière. « *Aéroports de la Côte d'Azur a été l'une des premières sociétés à signer un tel partenariat, se réjouit Raphaëlle Galante. Dès cette année et jusqu'en 2024, elle finance ainsi, à hauteur de 20 000 euros par an, des matériels de pointe pour notre bloc opératoire. Un effort qui participe directement à la qualité des interventions de nos équipes médicales.* »

« Jamais deux sans trois », dit un proverbe qu'Aéroports de la Côte d'Azur et la Fondation Lenal confirment une nouvelle fois. En effet, les deux partenaires ont récemment mené une nouvelle opération commune : le Noël de l'Institut d'Éducation Sensorielle des Chanterelles, un établissement qui accueille des enfants présentant un handicap dans les domaines de l'audition et du langage. « *Nous avons souhaité recevoir une trentaine d'entre eux sur l'aéroport de Nice pour célébrer Noël avec*



UNE DOUBLE FORMATION

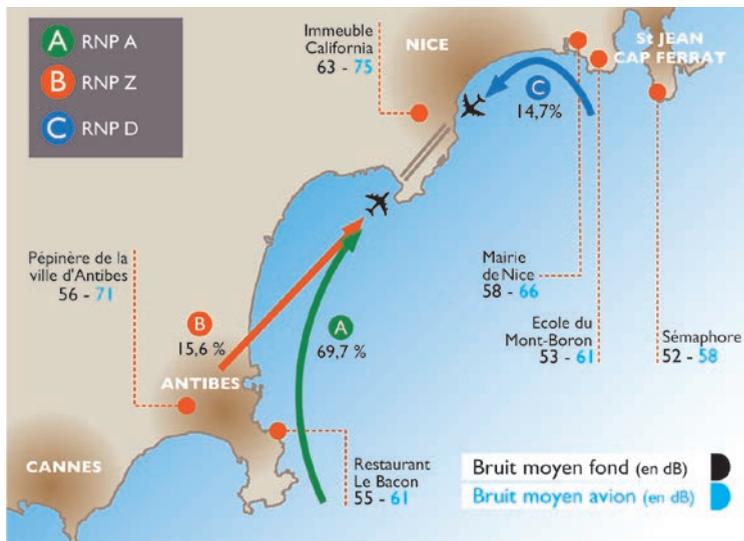
Le rugby azuréen retrouve des couleurs : celles du Stade Niçois Rugby. Son ambition ? Reprendre le flambeau du mythique RRC Nice en renouant avec l'élite ! Un challenge qui passe notamment par la création d'un centre de formation, un choix rare pour un club qui évolue en Nationale 1 (troisième division). « *Lancée en septembre 2021, cette structure ne peut que favoriser notre progression, explique Régis Bauché, directeur général du club. Notre territoire est en effet riche de jeunes talents qui ne demandent qu'à progresser et s'aguerrir au contact de leurs aînés. Nous avons ainsi de bonnes chances de voir certains d'entre eux renforcer l'équipe première d'ici deux à trois ans. Une perspective d'autant plus réaliste que notre centre rivalise par le nombre et la qualité de ses protégés (une petite quinzaine déjà) avec ceux de clubs de Pro D2, voire du Top 14.* » Une performance qui a un coût, couvert en partie par le mécénat. « *Nous avons mis en place un système de parrainage et Aéroports de la Côte d'Azur a été parmi les premières entreprises à y souscrire. Son aide est double : financière, bien sûr, mais aussi humaine. Il aide en effet nos jeunes rugbymen à construire leur avenir en les accueillant au sein de son effectif, dans le cadre d'une formation en alternance. En effet, même si le rugby est aujourd'hui un sport professionnel, il nous semble toujours essentiel que nos jeunes joueurs, quel que soit leur niveau, mènent de front sport et études.* »

quelques jours d'avance, confie Héléne Navarro, Directrice de la Communication d'Aéroports de la Côte d'Azur. Au programme, une visite de nos installations, une balade sur nos pistes, un goûter, des cadeaux et, grâce au concours d'Air France, une heureuse surprise : "la découverte

de l'Avion du père Noël". » Une manifestation qui n'a pas été que joyeuse ; elle a été avant tout utile. « *L'avion, pour un enfant, ça reste du rêve, affirme Raphaëlle Galante. Et tous ceux que nous accueillons ont besoin de ça pour surmonter leur pathologie ou leur handicap.* »

NICE CÔTE D'AZUR

PROCÉDURES & BRUIT MOYEN EN 2022



69,7 C'est le pourcentage des appareils qui utilisent la procédure RNP A pour atterrir, évitant ainsi le survol d'Antibes. Il est moins élevé en hiver (64,4 %), les conditions météo étant alors moins favorables.

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.

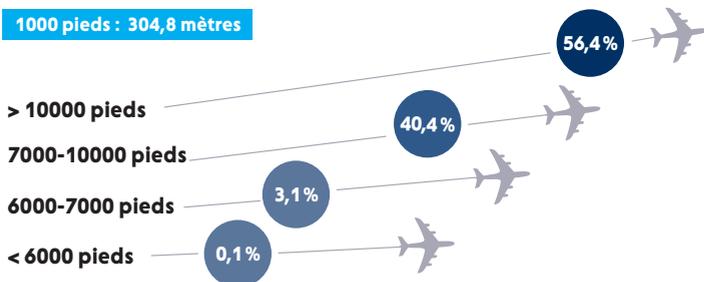
RNP D : utilisée par vent d'ouest.

VOLS DE NUIT EN 2022

	Arrivées	Départs
Aviation commerciale	1004	550
- dont programmés	496	0
- dont retardés	508	550
Aviation générale	485	323
Charters	53	32
Total	1542	905
Nombre par nuit	4,2	2,5

6,7 C'est en moyenne le nombre de mouvements par nuit, en 2022. La tranche horaire 23 h 30 - 0 h est la plus concernée par ces vols de nuit, il y a peu de vols entre 0 h et 6 h. Il s'agit aux deux tiers d'atterrissage (par la mer).

DÉCOLLAGE NORD - ALTITUDE DE PASSAGE DE LA CÔTE EN 2022



96,8 C'est le pourcentage d'avions qui, durant l'année 2022, ont franchi la côte à 7 000 pieds. Cette altitude de passage n'est pourtant officielle que depuis le 31 mars de cette même année.

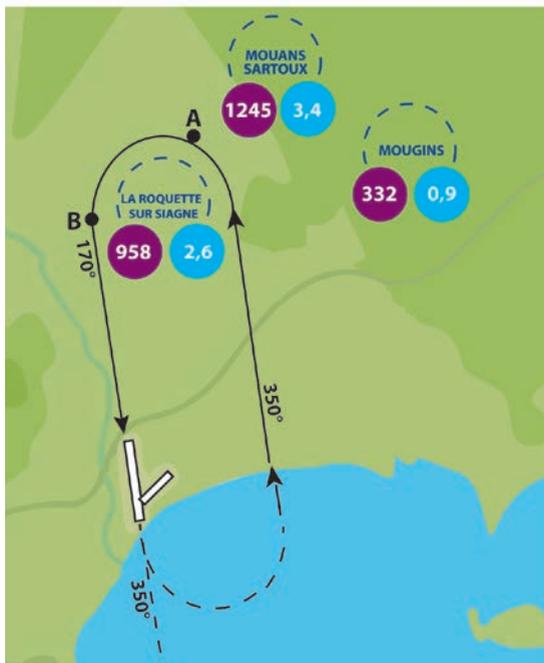
CANNES MANDELIEU

SURVOLS DES RONDS BLEUS EN 2022

● Nombre d'incursions ● Survols par jour en moyenne

46

C'est le pourcentage de baisse en un an des incursions VFR dans le rond bleu de Mougins. De façon générale, le nombre d'incursions dans les zones « ronds bleus » est en forte diminution en 2022. Par rapport à 2021, il a baissé de **21,5 %** dans le rond bleu de la Roquette-sur-Siagne et de **38,5 %** dans celui de Mougins-Sartoux.

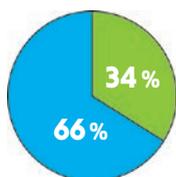


RÉPARTITION DES ARRIVÉES ET DÉPARTS IFR

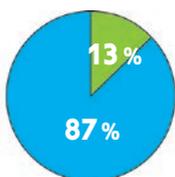
■ MER ■ TERRE

Arrivées

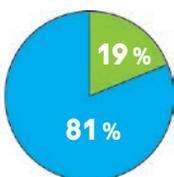
Départs



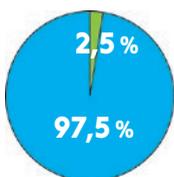
Hiver 2021/22



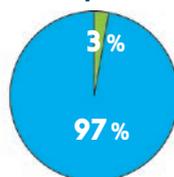
Été 2022



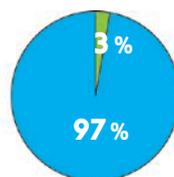
2022



Hiver 2021/22



Été 2022



2022

58

C'est le pourcentage des vols IFR réalisés vers ou depuis la mer en 2022.

GOLFE DE SAINT-TROPEZ

SURVOLS DES RONDS BLEUS DE LA MÔLE EN 2022

40

C'est le nombre de survols des ronds bleus (des zones urbaines très sensibles au bruit) imputables au trafic de l'aéroport en 2022.



L'AVION AUTREMENT

Quel avenir pour l'aviation d'affaires ?

Les jets privés font débat. Trop polluants pour les uns qui vont jusqu'à réclamer leur interdiction. Essentiels pour les autres qui témoignent de leur impact positif sur l'économie. Une chose est sûre : l'aviation d'affaires doit faire sa mue. Les professionnels le savent. Mieux : ils agissent.

Lors de la dernière rentrée, Alice a pris son envol. Qui est Alice ? Une étudiante partie faire ses études loin du cocon familial ? Pas du tout ! C'est le jet électrique le plus prometteur du moment, un appareil révolutionnaire qui a effectué son premier vol le 27 septembre, non loin d'Everett et de l'usine géante de Boeing. Tout un symbole !

Signée EViation, un constructeur israélien, la version luxe d'Alice sera capable, d'ici à quelques années, d'embarquer six passagers avec une autonomie avoisinant les 500 kilomètres. Ce qui tombe bien : la moitié des vols privés en Europe n'excèdent pas



« Le vol électrique marquera bientôt une évolution radicale dans la façon que nous avons de voyager. Il va changer notre société. »

Gregory Davis, président d'Eviation, le constructeur d'Alice



cette distance. Ainsi, l'aviation d'affaires tient peut-être là une solution viable pour réussir son plus grand challenge : la réduction drastique de ses émissions de gaz à effet de serre. Mais il y en a d'autres...

La décarbonation de l'aviation nourrit de grandes ambitions et les projets se multiplient d'un bout à l'autre de la planète : des jets 100 % électriques comme Alice, des taxis volants (les e-VTOL) ou des avions à motorisation hybride qui associent les carburants actuels à l'électricité ou l'hydrogène. Bien sûr, tous les avionneurs ne franchiront pas l'énorme palier qui sépare la conception d'un aéronef de son industrialisation. Mais ces nombreuses initiatives témoignent toutes d'un autre possible, celui

d'un ciel affranchi en partie ou en totalité des énergies fossiles. Pour autant, ne nous le cachons pas, il faudra encore dix à vingt ans avant de voir ce rêve se concrétiser. En attendant, que fait-on pour limiter l'impact environnemental de l'aviation d'affaires ?

Certains élus ont une solution radicale : « *Il faut bannir les jets privés* ». Lancé pour la première fois fin août, après des semaines de polémiques sur l'écoresponsabilité de l'aviation générale, cet anathème repose sur un unique constat fait par l'ONG Transport & Environnement : un jet privé émet 5 à 14 fois plus de CO₂ par passager qu'un avion de ligne et 50 fois plus qu'un train. Certes, ces données sont spectaculaires, mais justifient

elles pour autant que l'on raye d'un trait tout un pan du transport aérien ? Une question qui en appelle d'autres : qu'est-ce que l'aviation d'affaires, quelle est son utilité, quel est son impact écologique réel, comment peut-elle le diminuer, quelles seraient les conséquences d'une interdiction ou d'une restriction d'usage ?

BUSINESS CLASS

Alors, c'est quoi un jet privé ? « *Il serait plus exact de parler de "jet privatisé"*, corrige Bertrand d'Yvoire, président de l'EBAA* France, l'association professionnelle de l'aviation d'affaires. *La part des avions exploités en régime privé est en effet très faible, l'essentiel des appareils volant sous un CTA, un Certificat de Transporteur Aérien. Nous sommes donc loin des "yachts du ciel" que certains imaginent volontiers. Au point que les vols de loisirs sont rares, dans les mêmes proportions ou presque que les vols sanitaires (évacuation sanitaire ou transport d'organes). Dans 80% des cas, l'appareil est affrété pour un motif professionnel, et transporte des grands patrons, leurs staffs ou des équipes d'ingénieurs pour une réunion de travail importante ou un événement majeur.* »

Mais pourquoi voler « perso » quand des milliers d'avions de ligne sillonnent notre planète quotidiennement ? Tout simplement parce que le réseau com-



L'aviation d'affaires ne consomme que 4 % du kérosène vendu à travers le monde.

* European Business Aviation Association

mercial ne répond pas toujours aux besoins d'une entreprise en termes de destination ou de rapidité, alors qu'un jet, c'est toujours direct, rapide et disponible. Il y a quelques années, une étude d'Oxford Economics, le premier cabinet de conseil économique indépendant au monde, avait établi que 98 % des vols d'affaires réalisés dans le monde n'ont pas d'équivalents « directs » chez les compagnies régulières et que 78 % des dirigeants d'entreprises utilisant un jet le font, en premier lieu, pour « gagner du temps ».

Ainsi, un jet d'affaires, si ça coûte cher, ça rapporte gros ! « Mais à quel prix ? » s'interrogent légitimement ceux que la dérive du climat inquiète. « *Au niveau mondial, la flotte "affaires" est quasiment aussi importante que celle de l'aviation commerciale*, explique Bertrand d'Yvoire. *Sauf qu'un avion privé vole en moyenne entre 300 et 500 heures par an, soit 10 à 15 fois moins qu'un avion de ligne. En outre, les appareils ne sont pas comparables au niveau du tonnage. L'aviation d'affaires ne pèse ainsi que 4 % de la consommation mondiale de kérosène, soit deux fois moins que l'aviation militaire et quatre fois moins que le fret. Son bilan carbone est en rapport : elle est responsable de 0,04 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre et de 0,006 % des seules émissions européennes, le trafic étant moins dense chez nous qu'en Asie ou en Amérique.* »



Un passager « affaires » de Cannes Mandelieu injecte, en moyenne, 1 390 euros par jour dans l'économie locale.

Un chiffre qui relativise l'urgence d'éradiquer ce « fléau » que certains dénoncent ardemment. D'autant que cela ne se ferait pas sans casse. « *Le secteur donne du travail à plus de 100 000 de nos compatriotes* », souligne Bertrand d'Yvoire. Mieux : il assure le dynamisme économique de nombreux territoires. En témoigne le rôle joué par l'Aéroport Cannes Mandelieu au niveau du bassin cannois. « *L'aviation d'affaires représente environ 18 % de notre trafic*, constate Thierry Pollet, son directeur, *mais elle alimente une grande partie de notre écosystème, fort d'une cinquantaine d'entreprises présentes sur le site, pesant près de 300 emplois. Cela dit, avec des dépenses moyennes de 1 390 euros par jour et par passager, cette activité profite encore plus largement à l'ensemble de l'économie locale. Pour commencer, elle participe à la bonne santé des secteurs de l'événementiel du tourisme et du commerce de luxe, trois domaines d'activité essentiels à la prospérité de Cannes et ses environs.* »

On le comprend aisément : la suppression ou la limitation de l'aviation d'affaires en France affaiblirait le pays, ses régions et ses plus belles entreprises. Pourtant, en attendant l'avènement de l'aviation électrique, le secteur doit, comme les autres, réduire sa pollution. Cela passera peut-être par des taxes sur les carburants, invitant à toujours plus de sobriété. Le sujet est dans l'air. D'autres solutions existent. Certaines entreprises compensent déjà l'intégralité de leurs émissions. La meilleure des pollutions étant celle que l'on ne produit pas, quelques-unes exigent aussi de voler avec, dans le réservoir, 30 % de bio-carburant (alors que l'obligation légale n'est que de 1%) même si cela double le prix du plein. L'optimisation à court terme de la navigation aérienne pourrait également réduire la consommation des jets de 5% au minimum. « *L'objectif de tout cela est clair*, confie Bertrand d'Yvoire : *un bilan carbone neutre pour 2050 au plus tard.* »





LE TERRITOIRE EN ACTION

NOS COUPS DE (GRAND) CŒUR

Est-il mariage plus précieux que celui d'une entreprise et d'une organisation caritative ?

Les moyens de l'une associés à l'engagement de l'autre engendrent en effet une dynamique vertueuse, apportant du réconfort à ceux qui en ont le plus besoin.

Aéroports de la Côte d'Azur l'a bien compris, lui qui, à travers sa fondation, soutient régulièrement quelques-unes des plus belles initiatives des associations locales...

Elles se nomment Aviation Sans Frontières, Solidarité 06 ou Café Joyeux (lire pages suivantes). La première met l'avion au service des enfants malades ou handicapés. La deuxième aide les femmes sans abri. La troisième facilite l'intégration dans le monde professionnel des

adultes souffrant d'un handicap mental. Outre leur humanisme, elles ont en commun d'avoir bénéficié ces dernières années de l'aide financière de la Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur, le volet philanthropique du groupe aéroportuaire azuréen.

FAIRE DÉCOLLER DE BEAUX PROJETS

Abrité par la Fondation de France, ce fonds doté d'un budget de 40 000 euros par an, a été créé en 2009. Depuis, il n'a jamais dérogé de son concept d'origine : soutenir le tissu associatif azuréen en finançant des initiatives concrètes dans le domaine de l'environnement ou de l'action sociale. « Nous ne contribuons jamais aux frais de fonctionnement des associations qui nous sollicitent, explique Isabelle Vandrot, responsable de la Fondation. Nous préférons accompagner leurs investissements exceptionnels tels l'achat de matériels et l'équipement de locaux. »

Une politique dont ont profité récemment les Restos du Cœur 06. « La Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur nous avait déjà aidés par le passé avec un don conséquent qui nous avait permis d'équiper un camion de ramasse dont nous avions grand besoin à l'époque, se souvient Hélène Choux, responsable départementale de l'association fondée par Coluche, il y a bientôt quarante ans. En 2022, elle a

encore répondu présent, finançant à hauteur de 40 000 euros les chambres froides de notre nouveau dépôt logistique, installé depuis peu à Saint-Laurent-du-Var. »

Ce coup de pouce est d'autant plus précieux que les donateurs capables de signer de gros chèques aux associations humanitaires ne sont pas légion dans notre région. En effet, le tissu économique local est fait majoritairement de PME qui ne peuvent pas se permettre les mêmes largesses que les grands groupes nationaux ou internationaux. « Cela se ressent dans l'origine de nos ressources, souligne Hélène Choux. Au niveau national elles proviennent à 75 % de la générosité des particuliers et des entreprises, alors que dans notre région, l'essentiel de notre budget est assuré par

des subventions publiques. Les entreprises azuréennes ne sont pas moins généreuses que les autres. C'est juste que le milieu professionnel est très éclaté et qu'il nous faut multiplier les démarchages pour accumuler les contributions. Or, nous manquons de bénévoles et il y a tant à faire. Imaginez que l'an passé, nous avons servi plus de deux millions de repas de plus qu'en 2021 ! Une situation qui plaide pour le système instauré par la Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur. Avec elle, tout est facile. Un règlement bien précis, un interlocuteur unique, un dossier administratif simplifié : le dossier est mené promptement, nous permettant de consacrer l'essentiel de notre action non pas à la recherche de financements, mais à tous ceux qui en profitent. »



Pour faire un don aux Restos du Cœur 06 ou devenir bénévole, contactez Hélène Choux par mail : helene.choux@restosducoeur.org

SOLIDARITÉ 06

DAMES DE CŒUR

Vivre dans la rue n'est facile pour personne. Mais l'épreuve est encore plus douloureuse pour les femmes. Agressions verbales ou sexuelles, vols, violences : pour elles, la misère tourne souvent au calvaire. C'est en tout cas le constat fait par Tanja Jakic, la présidente de Solidarité 06. Depuis quelques années déjà, cette Niçoise, architecte de profession, multiplie les initiatives au profit des personnes SDF, de l'édition du journal de rue *Sans Abri 06*, à la distribution de repas chauds à travers le collectif citoyen « Actions du cœur » (dissout en 2019).

Il y a quelques mois, elle s'est investie dans un nouveau projet : la création d'un centre d'accueil de jour réservé aux femmes. « C'est le seul département, explique-t-elle. Et on en compte hélas moins d'une dizaine en France. Inauguré le 24 octobre dernier, ce local de 75 m² a pu voir le jour grâce à l'aide du Secours populaire (qui en paie le loyer) et à des donateurs, à commencer par la Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur qui a largement contribué à l'équipement du centre. Il peut accueillir jusqu'à 19 femmes en même temps, mais au total, ce sont près de 80 qui s'y succèdent tout au long de la semaine. Elles savent pouvoir trouver chez nous

un lieu de repos et de convivialité, un repas consistant, petit-déjeuner ou déjeuner, des douches, des kits d'hygiène, un vestiaire pour se changer, de la lecture et, surtout, une assistance personnalisée. Nous accueillons en effet des travailleurs sociaux qui les accompagnent dans toutes leurs démarches administratives. Nous organisons différents ateliers thématiques. L'un encourage par exemple nos hôtes à prendre soin de leur santé avec, notamment, des conseils gynécologiques. Un autre s'attache à leur redonner confiance en elles à travers des actions de relooking. Un vernis à ongles, un peu de maquillage, une coupe

de cheveux, ce n'est pas grand-chose, mais ça peut suffire à leur insuffler le courage nécessaire pour aller de l'avant et, c'est notre plus grand espoir, finir un jour par les sortir de la rue. »

Tanja et sa petite équipe de stagiaires et bénévoles ont baptisé leur espace « L'Oasis ». Pour ces femmes, la rue n'est pas un lieu de vie ; c'est un désert. Elles y connaissent la solitude et l'anonymat car, pour assurer leur sécurité, elles ne fréquentent personne, préférant se fondre dans le décor en faisant semblant d'attendre le bus ou le tramway ou de se promener. « Ainsi, en venant chez nous, elles échappent quelques heures à leur sort, retrouvant des sensations oubliées : le partage, l'amitié, la dignité, la sérénité... » Et très certainement, l'espoir !

Pour aider Solidarité 06 à faire vivre son centre, contactez Tanja Jakic par mail : solidarite06nice@gmail.com



AVIATION SANS FRONTIÈRES LE RÊVE D'ICARE

Fondée en 1980, Aviation Sans Frontières (ASF) fait aujourd'hui référence dans le monde de l'humanitaire. Avec ses deux avions basés en Afrique, cette association accompagne en effet près de 200 organisations différentes, transportant leurs personnels et leurs marchandises dans les contrées les plus reculées, ou évacuant des malades en urgence vers les centres de soins appropriés. Son partenariat privilégié avec Air France lui permet également d'acheminer rapidement

médicaments et matériels médicaux aux quatre coins du monde. Quant à ses 800 bénévoles, ils se relaient pour accompagner des familles de réfugiés vers leur terre d'asile ou des enfants en urgence de soins jusqu'à un hôpital européen.

La stature internationale d'ASF ne lui interdit pas des actions locales. L'opération Les Ailes du Sourire qui se propose d'offrir des baptêmes de l'air à des enfants souffrant d'un handicap

physique ou mental, est ainsi déployée dans tout l'Hexagone. À Cannes notamment... « Nous nous sommes installés sur l'Aéroport Cannes Mandelieu en 2020, explique Jean-Louis Pellicer, responsable de l'antenne azuréenne. Mais Covid-19 oblige, nous n'avons pu lancer notre programme qu'un an plus tard. Depuis, nous sommes passés à notre vitesse de croisière. Grâce à la bienveillance de l'Union Aéronautique de la Côte d'Azur, nous avons programmé, en effet, une douzaine de journées de vol en 2022. »

Ce sont ainsi des dizaines d'enfants, venus de toute la région, qui ont pu ou vont pouvoir partager le fameux rêve d'Icare. Et nombreux sont ceux qui, de retour sur la terre ferme, restent encore longtemps la tête dans les étoiles.

« C'est un moment rare d'évasion et de bonheur qui les sort positivement de leur quotidien. D'ailleurs, les éducateurs nous le confient volontiers : leurs protégés parlent de leur vol et du petit diplôme qui le matérialise, pendant plusieurs jours, voire des semaines. » Une magie rendue possible par l'implication d'une quinzaine de bénévoles, les dons de nombreux particuliers et le mécénat d'entreprise.

Si vous aussi, vous souhaitez contribuer, d'une façon ou d'une autre, à l'envol d'Aviation Sans Frontières Côte d'Azur, contactez sans tarder son responsable par mail : pellicerjeanlouis@yahoo.fr





CAFÉ JOYEUX UN PETIT NOIR HAUT EN COULEUR

La France compte 750 000 personnes avec un handicap mental et cognitif et seuls 0,5 % d'entre eux travaillent en milieu ordinaire. Un constat qui a conduit les Rennais Yann et Lydwine Bucaille à créer, il y a cinq ans de cela, leur premier Café Joyeux, une société labellisée Entreprise solidaire d'utilité sociale (Esus). Mis à part ce statut, rien ne distingue l'établissement d'un café ordinaire : le décor est agréable, le petit noir excellent et le personnel, fût-il à 80 % atteint de troubles du

spectre autistique ou de Trisomie 21, est tout aussi chaleureux que compétent.

Le succès est immédiat et l'adresse rennaise fait des émules. Soutenue par de nombreuses personnalités, tel le chef Thierry Marx qui participe à l'élaboration des recettes, l'enseigne a développé son propre CFA (Centre de Formation des Apprentis) et compte aujourd'hui plus d'une dizaine d'implantations, en France, sur les Champs-Élysées notamment,

comme à l'étranger (à Bruxelles et Lisbonne). Les projets d'ouverture sont nombreux. Marseille et Montpellier préparent leur inauguration tandis que Toulouse a quasiment bouclé son budget. Et Nice ? « *Nous y travaillons* », confie Jean-Pierre Torres. Avec d'autres bénévoles, cet ancien informaticien s'active comme un beau diable pour créer le premier Café Joyeux azuréen. Une initiative délicate dans une région où les bons pas de porte sont rares et leurs prix élevés. « *Or, nous ne pouvons pas nous installer n'importe où. Le handicap des salariés nous impose une adresse facilement accessible et un environnement sécurisé. Et puis, Café Joyeux a la volonté de s'implanter en centre-ville pour remettre le handicap au cœur de nos vies. C'est ainsi que l'on favorise la rencontre, le partage et, in fine, l'acceptation de la différence.* »

Ainsi, tout en poursuivant sa quête d'un local, l'équipe niçoise multiplie les contacts pour développer sa cagnotte. « *Nos donateurs sont tout aussi bien des particuliers que des entreprises. Ces dernières peuvent d'ailleurs nous aider en nous offrant des prestations ou du matériel.* » Au rang des premiers mécènes, la Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur s'est ainsi engagée sur le financement d'une partie du matériel, à hauteur de 30 000 euros. Un geste qui, on l'espère, favorisera l'atterrissage prochain de cette magnifique enseigne dans notre région.

Le contact pour contribuer au projet Café Joyeux : jean-pierre.torres@cafejoyeux.com

UN PÔLE SUR DE BONS RAILS



LA CÔTE D'AZUR ACCENTUE SES EFFORTS POUR UNE MOBILITÉ DOUCE. EN TÉMOIGNE LE FUTUR DU PÔLE MULTIMODAL DE NICE SAINT-AUGUSTIN.

UN PROJET QUI PREND FORME AVEC LA MISE EN SERVICE RÉCENTE DE LA NOUVELLE GARE TER. DU TRAIN À L'AVION, IL N'Y A DÉSORMAIS PLUS QU'UN PAS... OU DEUX !

Les Alpes-Maritimes... La nomenclature officielle le dit bien : notre belle région est bordée par de hautes montagnes d'un côté et par la mer, de l'autre. Une géographie particulière qui contraint l'essentiel des Azuréens et les millions de touristes qu'ils reçoivent à vivre et évoluer sur une étroite bande de terre, large de quelques dizaines de kilomètres au maximum. Dans ces conditions, la mobilité est un sujet aussi épineux que prioritaire, puisque notre territoire doit absolument optimiser ses flux de circulation pour sauvegarder sa qualité de vie et son attractivité. Il s'y emploie. La création du tramway niçois et le prolongement futur de son réseau vers Cagnes-sur-Mer en est un exemple significatif. Le projet du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de Nice Saint-Augustin en est un autre.

À l'aube de la prochaine décennie, cette infrastructure verra le jour en lieu et place du Marché d'Intérêt National (MIN), à proximité immédiate du quartier d'af-

fares de l'Arénas et de l'Aéroport Nice Côte d'Azur. Elle offrira alors à des millions de personnes chaque année une alternative efficace à la voiture particulière. Comment ? En regroupant sur une zone restreinte l'ensemble des transports en commun – bus, trains régionaux, TGV, tramways, avions – afin de faciliter le passage de l'un à l'autre. On pourra ainsi rejoindre son bureau ou son vol vers l'autre bout du monde rapidement, confortablement, à moindres frais et avec un impact minimal sur notre environnement.

LE TRAIN EST DÉJÀ EN MARCHÉ !

La population maralpaine ne sera pas la seule à bénéficier des atouts du PEM. Les touristes et les hommes d'affaires de l'Est varois, jusqu'à Toulon, seront également au nombre des gagnants. En effet, outre une nouvelle gare TER accueillant

« L'écoconception de la nouvelle gare de Nice Saint-Augustin permet aux voyageurs de la SNCF de réduire encore davantage leur empreinte carbone. »



82 trains par jour, le projet prévoit le doublement des quais de la gare routière, la percée d'une nouvelle voie nord-sud en lien direct avec l'aéroport, la création d'une large esplanade publique entièrement aménagée et végétalisée ou bien encore une connexion immédiate avec les lignes 2 et 3 du tramway. Enfin, ce site développé conjointement par la Métropole Côte d'Azur et la SNCF accueillera une gare TGV, baptisée « Nice Aéroport », d'ici à 2030. Elle parachèvera ainsi l'un des plus beaux chantiers actuels de la région.

Ces travaux ont déjà accouché d'une première nouveauté : la gare TER de Nice Saint-Augustin, mise en service en septembre dernier. Grâce à elle, à son implantation plus à l'ouest que sa devancière, juste en face d'Airport Promenade, et à son excellente connexion avec le tramway, trains et avions n'ont jamais été aussi proches les uns des autres.

Une bonne nouvelle pour les personnels et les passagers de l'Aéroport Nice Côte d'Azur qui, à n'en pas douter, grossiront toujours plus à l'avenir le batail-

lon de près de deux millions de voyageurs qui, chaque année, empruntent déjà la halte de Saint-Augustin. Et une excellente chose pour l'environnement : le bilan carbone d'un trajet en train est bien moins élevé que celui d'une voiture, d'autant que la nouvelle gare a bénéficié d'une écoconception exemplaire avec, par exemple, l'utilisation de béton bas carbone (11 % de réduction d'émissions carbone par rapport à du béton classique) ou encore de 50 tonnes de CO₂ évitées du fait du transport des terres excavées par le train.

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



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

Partagez-nous vos ambitions pour notre territoire :

fondation@cote-azur.aeroport.fr

Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur

VOUS ÊTRE UTILE



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

NICE.AEROPORT.FR