

PASSERELLE

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

NICE • CANNES • SAINT-TROPEZ

DÉCARBONATION : NICE CÔTE D'AZUR EN POINTE

L'AÉROPORT EN TRANSIT

Péril aviaire, une approche protectrice

L'AVION AUTREMENT

Un biocarburant made in Vendée

LE TERRITOIRE EN ACTION

Du bio pour nourrir les écoliers



AÉROPORTS
DE LA CÔTE D'AZUR



AÉROPORTS
DE LA CÔTE D'AZUR



Rayonner dans la durée

NICE.AÉROPORT.FR
#AÉROPORTNICE



OBJECTIF ZÉRO ÉMISSION NETTE

D'ici 2030 pour nos propres émissions
(Scope 1 & 2)

D'ici 2050 pour les émissions
de notre chaîne de valeur
(Scope 3)

OBJECTIF ATTEINT

L'Aéroport Nice Côte d'Azur est déjà
certifié Airport Carbon Accreditation
niveau 5

AÉROPORT ACCRÉDITÉ



ÉDITO

La preuve par 5

Quand les efforts finissent par payer, il faut savoir en témoigner. Surtout lorsqu'ils sont porteurs d'une bonne nouvelle pour l'environnement tout en émanant du secteur aérien.

Cette bonne nouvelle, c'est que la démonstration a été faite qu'il était possible de concilier la performance opérationnelle et la préservation de l'environnement. Que la Côte d'Azur pouvait bénéficier d'un trafic de passagers aériens en hausse et en même temps d'un gestionnaire aéroportuaire reconnu, responsable et engagé dans la décarbonation de ses activités comme de celles de ses partenaires.

En effet, au cours de l'été écoulé, le nombre de passagers à l'aéroport Nice Côte d'Azur a été en nette hausse par rapport à l'an dernier, sans qu'il en aille de même pour le nombre de mouvements d'avions. Ou comment faire plus efficace grâce à un meilleur taux de remplissage et à des avions de plus forte capacité.

L'été s'est également achevé sur deux autres bonnes nouvelles. La première est que le permis de construire modificatif de l'extension du terminal 2 a été validé. La seconde, que l'étude d'impact complémentaire mentionne notamment que la hausse du trafic sera combinée à une baisse de 11% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2032.

Comment est-il possible que deux courbes se croisent ainsi ? Une des réponses se trouve justement dans la stratégie de décarbonation mise en œuvre depuis 2010 et qui, étape après étape, précise comment l'aéroport parviendra au net zéro émission* d'ici 2050. Cette feuille de route a été validée par l'Airport Council International qui lui a délivrée l'Airport Carbon Accreditation niveau 5, le plus élevé et exigeant. Seuls 4 % des aéroports dans le monde l'ont déjà obtenu. Cette accréditation reconnaît que les efforts de l'aéroport et de ses partenaires vont permettre de réduire d'au moins 90% leurs émissions, y compris celles des avions en demi-croisière. Une trajectoire vertueuse qui rejoint celle de tout un secteur en mutation, comme vous pourrez le lire dans ce numéro qui, une fois encore, met à l'honneur les belles initiatives en faveur de la préservation de l'environnement.

** Le « net zéro émission » signifie une réduction des émissions à leur niveau incompressible, d'au moins 90 % par rapport à 2010, selon les standards de l'Airport Carbon Accreditation, combinée à une politique d'absorption des émissions résiduelles sous sa propre responsabilité.*



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 : Anne-Cécile Gibault, Directrice Stratégie et Développement Durable - Alexandre Geai, Chef du Département Environnement et RSE - Hélène Navarro, Directrice de la Communication - Aymeric Staub, Responsable de la Communication Corporate - Agnès Martane, Responsable image de marque — **Mise en page :** Luna Moth
Impression : Aéroports de la Côte d'Azur — **Photo de couverture :** © Didier Bouko

Document édité
selon le Label



N° ISSN : 2826-9748
Décembre 2025 - N°7





Hurgada - Égypte

À L'EST DU NOUVEAU

Le programme de la saison Hiver 2025/2026 qui s'ouvre livre, comme chaque année, son lot de promesses. Au moins cinq nouvelles destinations sont proposées, notamment vers l'Europe centrale et de l'Est (Bucarest, Wrocław), ou plus au sud vers Hurgada, ville côtière égyptienne où se donnent rendez-vous notamment les plongeurs du monde entier. Pour des escapades plus rapides et moins lointaines, Florence et ses trésors seront également proposés pour la première fois en hiver. De même que Tallinn et Édimbourg, pour les amateurs de *verivorst* et de *haggis*. En tout, ce ne sont pas moins de 81 destinations vers 36 pays qui s'inscriront sur les tableaux d'affichage de l'aéroport Nice Côte d'Azur.

Au rayon des belles nouvelles, on peut déjà noter l'ouverture d'une ligne directe vers Boston, à compter du 17 mai et à raison de trois rotations par semaine. Cette nouvelle ligne porte à sept le nombre de routes vers les États-Unis. Et pour ne rien rater des nouveautés, des bons plans et recevoir des informations pratiques, l'aéroport propose désormais une chaîne WhatsApp 100 % dédiée au voyage : Mode Voyage Activé. Une innovation qui va vous faire décoller.



ABONNEZ-VOUS

3 NOUVELLES DESTINATIONS

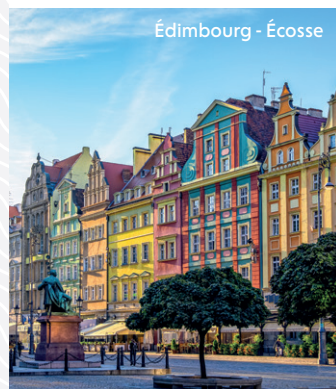
CHISINAU (Wizz Air)
HURGHADA (easyJet)
VILNIUS (Wizz Air)

5 ANNUALISATIONS

EDIMBOURG (easyJet)
FLORENCE (Air Corsica)
MALAGA (easyJet)
TALLINN (Air Baltic)
WROCLAW (Wizz Air)

3 NOUVEAUX PAYS

ARMÉNIE
ÉGYPTE
ROYAUME-UNI



CAPÉNERGIES

DYNAMISE LE GOLFE DE SAINT-TROPEZ

Lorsque l'on parle d'économie d'énergie ou de décarbonation, la volonté achoppe souvent sur la planification et les solutions. La force résidant dans l'union, Capénergies rassemble ses adhérents pour partager les bonnes pratiques en la matière. Ses membres se réuniront début 2026 à l'aéroport du Golfe de Saint-Tropez.

Après une visite des infrastructures, les participants assisteront à diverses tables-rondes autour de thématiques d'actualité : quel rôle peut jouer la biomasse dans la décarbonation des carburants liquides, notamment d'aviation (les fameux Sustainable Aviation Fuel, ou SAF), et comment lever les verrous techniques et économiques liés à l'accès à certains gisements de biomasse. Des enjeux que l'aéroport, partenaire et hôte de l'événement, embrasse dans le cadre de sa stratégie de décarbonation pour par-



© J. Kelagopian

venir au net zéro à horizon 2050. « Parce que chaque gramme de CO₂ évité doit l'être, toutes les idées, toutes les innovations méritent d'être examinées et, si possible, expérimentées, pour poursuivre notre trajectoire de décarbonation », estime Joseph Azzaz, directeur de l'aéroport du Golfe de Saint-Tropez.

UN PERSONNEL TRÈS **ENGAGÉ**



Comme chaque année en septembre, le personnel de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, aux côtés du SMAIGE, Syndicat Mixte pour les Inondations et la Gestion de l'Eau maralpin responsable de la zone Natura 2000 Basse Vallée du Var, se mobilise pour nettoyer les rives du fleuve. Ils étaient ainsi une trentaine, gantés, sac en main, à participer à cette nouvelle édition du Clean Up Day, organisé par la Fondation Surfrider Europe. Malheureusement et comme pour la précédente édition, les débris ne manquaient pas, charriés par le fleuve et témoins des incivilités. Plus de 1,4 tonne a été collectée et envoyée dans les déchèteries.



EKO, LE CHIEN ANTI-STRESS

DONNER PLUS, GÂCHER MOINS

Depuis plusieurs années, l'Aéroport Nice Côte d'Azur remet aux Restaurants du Cœur, entre autres produits, les denrées alimentaires interdites dans les bagages cabines (confiture, boissons sans alcool, compotes, conserves...). Cela représente près d'une tonne par semaine, selon les saisons. Mais cette année, l'aéroport a ajouté une nouvelle contribution. En effet, dans chaque terminal, le gestionnaire stocke des paniers repas pour les distribuer aux passagers devant, à la suite d'une annulation de vol, dormir sur place. Ces « lunchbox », qui contiennent du taboulé, une compote à boire, une barre de nougat aux fruits et une bouteille d'eau d'un demi-litre, ont une date de péremption. Au lieu de les jeter, l'aéroport les a remis à l'association qui, fin août, a ainsi pu bénéficier d'un don de 334 paniers et 44 taboulés supplémentaires. De quoi venir en aide à des centaines de personnes dans le besoin.

Claustrophobie, aviophobie... bien que le transport aérien soit le plus sûr du monde (après les ascenseurs), certains passagers peuvent ressentir du stress au moment d'embarquer. Pour tenter d'y remédier, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a innové au cours de l'été dernier. Pour la première fois en France, un chien spécialement éduqué pour repérer les personnes anxieuses et leur apporter le réconfort nécessaire a agité sa queue et offert son regard câlin aux voyageurs. Eko, une jeune golden retriever croisée avec un berger des Pyrénées, a ainsi déambulé dans les terminaux à plusieurs reprises, surtout les jours de grands départs. Flairant le stress, elle s'est dirigée vers celles et ceux qui, surpris d'abord, ont ensuite pu ressentir l'apaisement de son comportement. Un véritable moment de relaxation et une parenthèse bienvenue avant l'embarquement. Même pour ceux qui n'avaient aucune crainte: les enfants! Ceux-ci ont délaissé leurs écrans pour venir caresser Eko sous le regard attendri de leurs parents. Un décollage au poil qui sera renouvelé pour le plus grand plaisir des petits et des grands.

LE SENS ÉLEVÉ DE LA FÊTE

Pour sa troisième participation à la Fête de l'Aviation, événement national fédérant plus de 80 aéroports, celui de Cannes Mandelieu s'est à nouveau illustré. Tout d'abord, comme l'aérovillage le plus dynamique, avec près de quarante partenaires présents du 26 au 28 septembre. Les différents corps d'Armée ont pu proposer une session décoiffante à bord d'un simulateur de vol en Jaguar ou faire la démonstration d'un engin de déminage radiocommandé. Le Service Départemental d'Intervention et de Secours (SDIS) a littéralement subjugué les visiteurs en présentant son tout dernier hélicoptère, le H145, bijou de technologie. Les aéroclubs, le club de voltige ou encore les écoles de pilotage ont transmis leur passion commune et très certainement fait naître de nouvelles vocations. Les bénévoles d'Aviation sans Frontière ont expliqué leurs missions humanitaires et le rôle de l'avion pour porter secours aux populations civiles sinistrées. Enfin, le Pipistrel Velis Electro, premier avion électrique certifié,



à interloqué petits et grands. Après un vendredi réservé aux collégiens des communes voisines, le weekend a attiré un très large public familial. Si l'édition 2024 avait rassemblé 6 500 visiteurs, celle de cette année a atteint la barre des 8 500. Plus qu'un chiffre, c'est le signe que l'aviation continue de faire rêver et que ce qui se partage encore le mieux, c'est la passion.



FETE DE L'AVIATION 2025 ✈️ 8 500 MERCI ❤️

L'AÉROPORT EN TRANSIT

Fidèle à son engagement de parvenir au net zéro émission d'ici 2050, Aéroports de la Côte d'Azur continue d'avancer sur sa feuille de route, combinant performances opérationnelle et environnementale. Avec un premier succès de taille : une accréditation aussi rare que stimulante.

PREMIER PARMIL LES GRANDS

LA BONNE NOUVELLE EST TOMBÉE EN SEPTEMBRE. DÉJÀ PIONNIER DANS LA DÉTENTION DE L'AIRPORT CARBON ACCREDITATION NIVEAU 4+, L'AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR, A REÇU L'ACCREDITATION DE NIVEAU 5, LA PLUS ÉLEVÉE ET LA PLUS EXIGEANTE.

L'Aéroport Nice Côte d'Azur est le premier des grands aéroports de France à l'obtenir et se positionne parmi les 4% des aéroports mondiaux à avoir atteint ce niveau d'exigence en matière de décarbonation. Pour bien comprendre ce que cela représente, il est essentiel



de faire la distinction entre « neutralité carbone » et « net zéro émission ». Dans le premier cas, une entreprise achète des crédits carbone, par compensation ou absorption, à hauteur de ses émissions, que celles-ci baissent ou non. Dans le second, elle s'engage à réduire en valeur absolue ses émissions jusqu'à leur niveau incompressible et à absorber les émissions résiduelles.

Dit autrement, l'aéroport Nice Côte d'Azur a bel et bien été reconnu pour avoir non seulement réduit de plus de 90%, seuil requis pour cette accréditation, les émissions sous son contrôle (voire encadré), mais encore pour avoir conçu, avec l'ensemble de ses partenaires, une feuille de route quantifiée, datée et crédible pour parvenir d'ici 2050 à réduire d'autant les

émissions qui ne sont pas sous son contrôle, dont les émissions provenant des avions.

Cette feuille de route repose sur quatre piliers :

- **le déploiement des Carburants d'Aviation Durables** : substituer au kérosène des biocarburants aéronautiques réduisant l'impact carbone de 90 % sur la totalité de leur cycle de vie, en conformité avec la réglementation européenne.

- **l'anticipation de la rupture technologique** : Déployer des infrastructures adaptées à la transition énergétique des aéronefs (électrique et hydrogène).

- **le renouvellement des flottes** : Bénéficier des avancées technologiques sur la conception des aéronefs (mise en service d'aéronefs moins énergivores et plus efficaces).

- **l'optimisation des opérations** : collaborer avec les autorités sur l'optimisation des trajectoires, la descente continue ou l'amélioration du temps de roulage.

Ces piliers de décarbonation de l'aérien sont complétés par des actions non-aéronautiques telles que le développement des transports en commun et des bornes de recharge électriques pour décarboner les accès aéroportuaires ou encore le déploiement de politique d'achats responsables incluant l'enjeu de décarbonation.

« Nous avons pris des engagements forts envers notre territoire il y a cinq ans. Aujourd'hui, une instance indépendante et experte valide notre trajectoire et notre mobilisation, faisant de l'aéroport un pionnier en

matière de décarbonation. C'est bien la preuve qu'il est possible de concilier les performances opérationnelles et environnementales, le développement du réseau et la préservation de l'environnement », assure Anne-Cécile Gibault, Directrice de la Stratégie et du Développement durable pour les Aéroports de la Côte d'Azur.

LA TRAJECTOIRE DES AUTRES PLATEFORMES

Si l'Aéroport Nice Côte d'Azur a atteint le niveau 5, ceux de Cannes Mandelieu et du Golfe de Saint-Tropez n'ont pas à rougir. Accrédités au niveau 4+, déjà fort exigeant, ils ont leur propre feuille de route pour atteindre, eux-aussi, le plus haut niveau d'accréditation dans les prochaines années. Si la réduction d'au moins 90% de leurs émissions au titre des scopes 1 et 2 est quasiment acquise, les deux aéroports travaillent désormais à la planification des mesures à

mettre en œuvre pour réduire les émissions sur leur chaîne de valeur, incluant celles des avions.

■ LES DÉFINITIONS

Scope 1 : Les émissions directes de GES qui proviennent de sources qui sont la propriété et/ou sont sous contrôle de l'aéroport, par exemple, les émissions issues de la combustion dans des chaudières, fourneaux, véhicules, etc. qui sont la propriété et/ou sous le contrôle de l'aéroport.

Scope 2 : Les émissions indirectes de GES provenant de la génération de l'électricité, de la vapeur, du chauffage ou du refroidissement achetés et consommés par l'aéroport. Les émissions du scope 2 sont produites physiquement dans les installations où l'électricité achetée est générée.

Scope 3 : Toutes les autres émissions indirectes, qui sont la conséquence des activités de l'aéroport, mais sont produites par des postes qui ne sont pas la propriété et/ou sous le contrôle de l'entreprise (par exemple, les mouvements des avions, les véhicules et équipements conduits par des tiers, le traitement des déchets hors site, etc.). Ces sources peuvent se trouver sur le site ou en dehors de l'aéroport (périmètre géographique).



ELECTRICITÉ SOLAIRE : PRODUIRE LOCALEMENT

A COMPTER DE 2029, UN
PARC PHOTOVOLTAÏQUE
PRODUIRA L'ÉLECTRICITÉ
ÉQUIVALENTE À L'INTÉGRALITÉ
DES BESOINS DE L'AÉROPORT
DU GOLFE DE SAINT-
TROPEZ ET DES COMMUNES
LIMITROPHES, TOUT EN
RÉTABLISSANT L'ACTIVITÉ
AGRICOLE DU TERRAIN SUR
LEQUEL IL SERA BÂTI.



© J. Kélagopian

Anticipant une croissance de ses besoins en électricité avec le développement de la mobilité électrique, l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez a cherché à implanter sur son site un mode de production décarbonée compatible avec les risques naturels du site et permettant de rétablir l'élevage ovin historiquement présent. La solution apportée par Vensolair, filiale de la Compagnie Nationale du Rhône, 1er producteur français d'électricité 100 % renouvelable, consiste en la conception, la construction et l'exploitation d'un parc photovoltaïque.

Sur un peu plus de 6 hectares, Vensolair mènera les études pour concevoir un projet conciliant enjeux agricoles et environnementaux. Il sera composé de structures d'au moins 1,5 mètre de haut et espacées pour laisser passer les engins agricoles.

Ce choix, qui réduit mécaniquement le rendement photovoltaïque, répond aux exigences agricoles et environnementales de l'aéroport. Les arbres déjà largement présents autour de la zone identifiée permettront de filtrer les vues vers le parc, pour assurer l'intégration paysagère en bordure de la piste de l'aéroport. Par ailleurs, l'installation de panneaux solaires permet de réduire le stress thermique et hydrique grâce à l'ombre générée tout en augmentant le confort des ovins en pâturage pendant la saison chaude.

8 GWH PRODUITS

Après réalisation d'études environnementales et agricoles, le dossier de demande d'autorisation sera instruit par les services

de l'Etat. La construction du parc devrait avoir lieu en 2028 pour une mise en service en 2029. Il devrait permettre de générer annuellement 8 GWh, alors que les besoins futurs estimés de l'aéroport, avec le développement de l'aviation électrique, ne dépasseront pas 1 GWh. L'excédent couvrira l'équivalent des besoins en électricité des habitants de la commune de la Môle et d'autres communes limitrophes.

« Cette solution est doublement gagnante. Pour l'aéroport, elle assure une production décarbonée et économique qui préserve les activités agricoles du site, pour le territoire, c'est une ressource localisée sans impact sur l'environnement », se félicite Jean-François Guitard, directeur des activités Aviation d'affaires et Développement Externe d'Aéroports de la Côte d'Azur.



PROTÉGER LES OISEAUX ET LES AVIONS

ALORS QUE LE NOMBRE DE COLLISIONS AVIAIRES A AUGMENTÉ EN FRANCE L'ÉTÉ DERNIER, IL A SENSIBLEMENT BAISSÉ SUR L'AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR, POURTANT REFUGE NATUREL DE NOMBREUX OISEAUX. C'EST LE RÉSULTAT D'UN ENGAGEMENT ET D'INVESTISSEMENTS POUR LES PROTÉGER.

Ils font lever les yeux sans même qu'on y pense, ils ont inspiré poètes et paroliers, fasciné Léonard de Vinci, guidé les recherches des premiers concepteurs d'avion. Les oiseaux font rêver. Mais peuvent devenir le cauchemar des pilotes lorsque leur présence, nombreuse, aux abords des pistes présente un risque de collision. Tout l'enjeu est donc de concilier la préservation des espèces et la sécurité des avions. Une mission délicate que l'Aéroport Nice Côte d'Azur mène avec succès, fort de sa longue expérience et d'une

volonté forte de devenir la référence en la matière.

Il faut dire que la position des pistes de l'aéroport n'est pas commune. D'un côté, l'estuaire du Var, zone la plus humide de la Côte d'Azur est classée Natura 2000. C'est un refuge naturel pour les oiseaux, notamment migrateurs, et le lieu de nidification de multiples espèces. Au Sud, la Méditerranée, terre de jeu des goélands qui recherchent un abri pour se reposer : les vastes étendues herbeuses de la plateforme, si rares dans un environnement urbain dense, ont leur

prédilection. Tout ceci concourt à faire de l'aéroport un lieu de vie pour les oiseaux.

Pour éviter les collisions, les équipes de l'aéroport disposent de divers leviers. Tout d'abord, la gestion des espaces verts. En fauchant court près des pistes mais en laissant des herbes plus hautes ailleurs, on délimite naturellement des zones où les oiseaux trouveront les vers de terre qu'ils recherchent. Ensuite, les équipes surveillent, examinent et repèrent les nids. En 2024, une campagne de stérilisation des œufs de goélands a été réalisée par drone. Une première, et une opération finalement plutôt rare.

Pour compléter ce dispositif, l'aéroport est doté d'effaroucheurs. Certains sont fixes, positionnés entre les pistes, et émettent les cris des prédateurs des oiseaux présents ; d'autres sont à la disposition de deux équipes mobiles, qui se déplacent selon les présences constatées et utilisent également des moyens pyrotechniques. Mais parfois, il faut aussi savoir être malin. Ainsi, chaque année, les étourneaux en migration font étape aux abords de l'aéroport, en quête de nourriture. En 2025, les équipes de l'aéroport ont décidé de cueillir les milliers de dattes poussant sur les palmiers de la plateforme. Une astuce simple, inoffensive et qui a permis d'éloigner les murmurations (les vols groupés) de ces oiseaux. Aujourd'hui, l'aéroport continue de chercher et de tester des solutions innovantes pour accroître sa performance dans la gestion du péril aviaire.

EXTENSION DU TERMINAL 2 : LA DARSE ENTRE EN SERVICE AU PRINTEMPS

ENFIN! LA DARSE PERMETTANT AUX PASSAGERS D'ACCÉDER DIRECTEMENT AUX AVIONS SANS DEVOIR EMPRUNTER UN BUS DE PISTE VA ENTRER EN ACTION. VISITE GUIDÉE D'UNE INGÉNIOSITÉ OPÉRATIONNELLE ET ENVIRONNEMENTALE.



À l'ouest du Terminal 2, six postes avions nécessitaient jusqu'à présent que les passagers montent dans un bus pour pouvoir embarquer ou débarquer. Peu pratique, surtout avec des valises et des enfants. Grâce à la darse de l'extension du Terminal 2, l'accès va se trouver désormais simplifié. Surtout, cette jetée a été pensée de manière très astucieuse. Afin de ne pas mélanger les flux de passagers évoluant au sein de l'espace Schengen et les autres, les couloirs sont séparés et les portes d'embarquement et de débarquement modulables. Résultat, une même porte peut servir à tous les types de vols. Cette souplesse est l'une des réponses à l'objectif de cette extension: gérer les flux de passagers malgré les contraintes de place, l'Aéroport Nice Côte d'Azur disposant d'une toute petite superficie au regard du volume de voyageurs accueillis.

Mais cette ingéniosité opérationnelle se double d'une conception bien pensée pour limiter son impact environnemental. Tout d'abord, par le choix des matériaux. Le bois est omniprésent : charpente, croisillon des façades, huisseries, portes, plinthes... Sa présence est ainsi onze fois plus importante que le seuil exigé par le référentiel environnemental de l'établissement public d'aménagement de Nice EcoVallée, dans lequel s'inscrit cette extension. Ensuite, les matériaux recyclés. L'isolation acoustique de la façade a été réalisée par exemple avec... des bouteilles en plastique. Côté énergie, une solution de géothermie réduisant les besoins en énergie et la pose de plus de cinq cents panneaux photovoltaïques permettront au bâtiment de couvrir 20 % de ses besoins énergétiques avec des énergies renouvelables.



L'AVION AUTREMENT

Engagé depuis plusieurs années dans la recherche et l'innovation pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre, contributeur à hauteur de 3 % des émissions mondiales, grâce à l'électrification, le transport aérien s'attaque désormais aux traînées de condensation qui peuvent jouer un rôle dans le réchauffement climatique.

DES SOLUTIONS POUR RÉDUIRE LES TRAÎNÉES DE CONDENSATION

LES TRAÎNÉES DE CONDENSATION, CES PANACHES BLANCS QUE LES AVIONS LAISSENT PARFOIS DERRIÈRE EUX DANS LE CIEL, PEUVENT AVOIR UN IMPACT ÉQUIVALENT AUX ÉMISSIONS DE CO₂. DES SOLUTIONS SE PROFILENT, AVEC DES BÉNÉFICES IMPORTANTS.

Qu'est-ce qu'une traînée de condensation ? C'est la trace laissée derrière lui par un avion lorsque les suies de combustion, en présence de conditions atmosphériques froides et humides, donnent naissance à des cristaux de glace. Le problème est que ces cristaux peuvent finir par former des cirrus retenant le rayonnement terrestre.

Selon les estimations des spécialistes, ces traînées peuvent avoir un effet sur le climat équivalent aux émissions de gaz à effet de serre. Un enjeu sérieux, si l'on considère que le secteur aérien prévoit de doubler son trafic d'ici 2050 : même en réduisant la consommation de kérosène grâce à des moteurs

plus performants ou en introduisant progressivement un taux croissant de biocarburant, ces panaches risquent d'en contrer les bénéfices.

C'est pourquoi plusieurs initiatives ont été lancées, notamment en Europe, pour travailler sur ce sujet et lui apporter des réponses. Les premiers résultats indiquent que 2 % à 12 % des traînées de condensation contribuent à près de 80 % des impacts radiatifs nets, en raison notamment des horaires et de l'altitude. Dit autrement : en trouvant une solution pour les quelques vols les plus impactants, il est possible d'en réduire considérablement les effets. Et la solution consiste à trouver



d'autres routes, à moindre altitude, pour éviter les conditions atmosphériques favorisant la formation de ces panaches.

Et là où les simulations scientifiques sont stupéfiantes, c'est que même en allongeant ces routes, et donc en augmentant la consommation de kérosène, les bénéfices pour le climat sont supérieurs de quinze à quarante fois! Ainsi, depuis le début de l'année, la compagnie tricolore Amelia, avec le soutien de Thalès, a rerouté une vingtaine de vols avec à la clé une réduction de son impact équivalent à 150 tonnes de CO₂, soit 50 tonnes de kérosène.

REPENSER LES TRAJECTOIRES

A plus large échelle, ce sont certaines routes qu'il faudrait éviter, notamment le survol de nuit de l'Atlantique Nord. Cette zone étant moins conges-

tionné, il pourrait être envisageable, de manière empirique, de repenser les trajectoires et les altitudes. Cette solution permettrait par ailleurs d'alimenter par la pratique les modèles de

prédiction, encore très perfectibles, pour accélérer dans la connaissance de ce phénomène et y remédier. Le tout avec un gain environnemental à la clé non négligeable.

CONTRAIL OU CHEMTRAIL

Les traînées de condensation se disent en anglais *condensation trails*, ou *contrails*. Mais certains, observant les panaches blancs laissés derrière les avions, envisagent qu'il s'agisse de *chemtrail* ou *chemical trails*. Autrement dit, de l'épandage chimique réalisé délibérément à la demande d'agences gouvernementales pour nuire aux territoires survolés et à leurs habitants. Cette légende, on l'aura compris en lisant l'article ci-dessus, n'a rien de fondé et participe malheureusement des multiples attaques contre

le secteur aérien. Née dans les années 1960 aux États-Unis, elle a rapidement trouvé, à partir des années 1990 et de l'avènement d'internet, des relais dans la culture populaire, et notamment dans la musique. Beck en a titré une chanson, en 2008, tout comme le groupe Placebo, en 2022, Prince en parle dans sa chanson *Dreamer*, sortie en 2009, tandis que la chanteuse Lana Del Rey, un an avant, baptisait son album *Chemtrails over the Country Club*. De quoi alimenter les craintes et les documentaires à travers le monde.



© Avinor

LE FRET PASSE À L'ÉLECTRIQUE

SI L'ON PARLE RÉGULIÈREMENT DE L'ÉLECTRIFICATION DE L'AVIATION LÉGÈRE ET DE L'AVIATION D'AFFAIRES, LE FRET N'EST PAS EN RESTE ! POUR PREUVE...

Le fret aérien électrique ? Le concept était dans l'air depuis quelque temps déjà. Aujourd'hui, il décolle ! La Norvège l'a expérimenté et Aviation Sans Frontières l'a mis en œuvre en Afrique pour livrer des médicaments. La concomitance de ces deux événements ne doit rien au hasard : tout le secteur aéronautique avance à grand pas dans l'électrification des petits aéronefs. Ainsi, en août dernier, l'opérateur public de transport aérien norvégien, Avinor, a testé en conditions réelles dans le cadre d'une campagne d'évaluation, un vol de fret 100% électrique entre Stavanger et Bergen, dans le sud-ouest du pays. Soit une distance de 160 km par

courue en moins d'une heure par un Alia embarquant des batteries disposant d'une autonomie de 400 km, nécessaire pour effectuer un aller-retour. Cette campagne doit durer jusqu'en 2026. Elle est effectuée en étroite collaboration avec les autorités réglementaires norvégiennes, de sorte qu'une fois certifiée, à horizon 2028-2030, la technologie puisse être rapidement mise en œuvre sur le plan commercial.

Mi-septembre, l'Organisation non gouvernementale Aviation Sans Frontières a annoncé l'imminence de tests de drones dédiés au fret pour ses livraisons d'aide humanitaire dans l'Ouest de l'Afrique. Deux types de drones cargo vont

être mis en service. Le premier, plutôt petit, pourra emporter une charge de l'ordre de 10 à 15 kg sur 50 km. Le second, plus lourd, offrira une charge utile de 150 kg sur 1000 km. Les premiers essais auront lieu dans l'Est de la République Démocratique du Congo, en collaboration avec l'hôpital de Panzi, proche de la frontière avec le Rwanda, zone où règnent de fortes tensions. Livrant de l'aide humanitaire et médicale depuis 45 ans, l'association estime que les drones représentent un avenir plus sûr pour les pilotes. A condition que les autorités soient prévenues et ne prennent pas ces aéronefs pour des drones militaires.

LES HÉLICOS Y PASSENT AUSSI

Uber, la plateforme américaine de VTC, a annoncé le 10 septembre un partenariat stratégique avec la start-up californienne Joby Aviation pour intégrer des trajets en hélicoptère à son application dès début 2026. La future offre s'appuiera sur l'intégration des services de Blade, entreprise rachetée récemment par Joby. Actuellement, Blade opère principalement sur la côte Est des États-Unis. En France, la société propose également des vols en hélicoptère entre Nice, Cannes, Monaco et Saint-Tropez. Mais l'ambition va au-delà des hélicoptères classiques. Joby Aviation développe en effet une VTOL (*Electric vertical takeoff and landing*), untaxi volant 100% électrique capable d'embarquer quatre passagers plus un pilote. Ces appareils innovants doivent encore obtenir une certification officielle, mais l'objectif est clair : remplacer progressivement les hélicoptères thermiques par une flotte électrique plus silencieuse et écologique.



© Adobe Stock

LA VENDÉE SÈME DU BIOCARBURANT

LE BIOCARBURANT, C'EST BIEN. MAIS UN BIOCARBURANT 100 % FRANÇAIS, C'EST ENCORE MIEUX ! C'EST LE CHALLENGE RELEVÉ PAR DES AGRICULTEURS VENDÉENS ET LE GROUPE DUBREUIL.

Comme la réglementation l'impose, la part du biocarburant dans les réservoirs des avions décollant d'Europe ne va cesser d'augmenter : 2% en 2025, 20% en 2035, 70% en 2050. Problème, cette alternative au kérosène ne dispose pas encore d'une filière consolidée. Pire, sa production repose parfois sur des huiles de cuisine importées d'Asie. Le bilan carbone s'en ressent ! C'est pourquoi l'expérimentation initiée par la coopérative agricole vendéenne CAVAC et du groupe Dubreuil est prometteuse. Ces deux partenaires se sont entendus pour produire du tournesol et de la cameline (une plante proche du colza) à proximité des aéroports français où opèrent les deux compagnies gérées par Dubreuil : Air Caraïbes et French Bee. Les deux oléagineux poussent vite et ne nécessitent pas beaucoup d'eau. Mieux, cette culture

dédiée à des fins aéronautiques ne vient pas en concurrence avec les cultures classiques puisque ce sont des cultures dites intermédiaires, venant après les moissons, avec peu d'engrais et de produits de protection. Voilà donc un parfait complément de revenus pour les producteurs. Pour l'instant, 300 hectares et une douzaine d'agriculteurs sont concernés. L'objectif à court terme est de produire l'équivalent de 5 allers Paris – New-York. Si l'essai s'avère concluant et les rendements bons, le projet ambitionne de recourir à 600 agriculteurs sur une surface pouvant atteindre 3 000 hectares. Mieux, cette solution pourrait être déployée sur d'autres territoires, avec d'autres acteurs agricoles et aéronautiques, créant une filière structurée, nationale et participant de la souveraineté énergétique de la France. De quoi faire germer une aviation plus durable.

LE TERRITOIRE EN ACTION

Préserver l'environnement, c'est aussi mieux penser l'ensemble des ressources naturelles, y compris alimentaires: de la production à la transformation, pour une alimentation saine et durable.

CULTIVER DU BIO POUR NOS BAMBINS

Convertir la restauration scolaire aux produits bio ? La tendance est à la hausse, poussée par la loi Egalim autant que par des volontés locales fortes. Ainsi, Mouans-Sartoux produit les aliment bio servis quotidiennement dans les cantines de ses écoles. D'autres communes lui emboîtent le pas.

L'aventure démarre en 2011, lorsque la municipalité de Mouans-Sartoux fait un choix radical et pionnier : créer une ferme municipale qui produise les légumes destinés à ses écoles. « À l'époque, il y avait très peu de production locale en bio, et l'importer de l'autre bout du monde n'avait pas de sens. On a cherché une solution et nous nous sommes dit que, si cela n'existait pas, nous allions la créer », se souvient Gilles Pérole,



© Mairie de Mouans Sartoux

adjoint au maire en charge de l'Enfance, de l'Education et de l'Alimentation.

Aujourd'hui, la ferme de 6 hectares produit 25 tonnes de légumes bio et 200 litres d'huile d'olive. Soit 95 % des besoins pour la restauration collective. Le reste est acquis auprès de producteurs locaux et, bien évidemment, tous en bio. Résultat: 100 % des repas sont is-

sus de l'agriculture biologique. Une première en France.

UN RÉSEAU NATIONAL

Mais l'aventure ne s'arrête pas là. Le pionnier s'est fait modèle. La ville a créé, avec l'Université Nice Côte d'Azur, un diplôme universitaire de « Chef de projet alimentation durable », qui a déjà été obtenu par près



de cent vingt personnes en huit ans. Désormais, il existe en France cent-sept fermes municipales destinées à la restauration collective, inspirées par le modèle de la petite cité provençale. *«Le 22 septembre, nous avons également créé le Réseau national des fermes publiques, présidé par la commune, pour partager nos expériences et accompagner de nouveaux projets. Ce réseau est présent sur tout le territoire et dans des communes de toutes tailles.»*

À quelques encâblures, c'est la ville de Valbonne qui s'est lancée dans la démarche, mais avec d'autres moyens. Si la loi Egalim impose au moins 20 % d'aliments bio dans la restauration collective, la commune a atteint le taux de 66 %. Et tous les mardis, si les récoltes le permettent, ce sont des légumes, toujours bio bien sûr, produits localement qui sont servis aux enfants. De quoi concilier une alimentation saine avec un soutien au maintien d'une agricul-

ture de qualité sur le territoire. Autre démarche, celle du Rouret. La commune détient le label Ecocert Excellence niveau 3. Dans ce niveau, en plus de la qualité des aliments 100 % biologiques, rentre en jeu toute la partie environnementale (le tri

sélectif, l'utilisation de produits écolabellisés, la lutte contre le gaspillage en proposant plusieurs contenants en fonction de la faim, le compostage...) Les pitchouns apprécient, leurs parents plébiscitent. Et la nature leur dit merci.

L'UNION FAIT LA FORCE

Agribio Alpes-Maritimes – Groupement des Agriculteurs Biologiques des Alpes-Maritimes – est une association loi 1901 fondée en 1983. Ses membres constitutifs sont des agriculteurs respectant le mode de production biologique. L'association regroupe aujourd'hui plus de 100 adhérents.

Depuis sa création, Agribio Alpes-Maritimes agit pour promouvoir l'agriculture biologique, accompagner les producteurs et les porteurs de projet d'installation agricole, développer les marchés et structurer les filières. Entre l'organisation de formations, l'impulsion de dynamiques collectives pour favoriser les échanges de pratiques entre producteurs, l'accompagnement des conversions à l'agriculture biologique, l'appui à la commercialisation des producteurs en passant par la sensibilisation du grand public et des pouvoirs publics à l'agriculture biologique : les actions menées par l'association permettent de répondre aux enjeux d'aujourd'hui et de demain (défis climatiques, environnementaux, sanitaires, économiques, alimentaires, et répondent aux attentes des consommateurs et citoyens...). Agribio Alpes-Maritimes fait partie de deux réseaux avec lesquels il coopère et réalise diverses actions : le réseau CIVAM (Centre d'Initiatives pour Valoriser l'Agriculture en Milieu rural) et le réseau FNAB (Fédération Nationale de l'Agriculture Biologique).



© J. Kélagopian

LES PETITS PRINCES DE LA PERMACULTURE

C'EST SUR UN TERRAIN DU CHÂTEAU DE LA MÔLE, OÙ, DANS SA JEUNESSE, ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY PASSAIT SES VACANCES, QUE L'ASSOCIATION «PARTAGER LA TERRE» A TROUVÉ LE CADRE IDÉAL POUR ESSAIMER LA SCIENCE DE LA PERMACULTURE.

Dans le *Petit prince*, le Roi ordonnait au soleil de se coucher à l'heure naturelle de... son coucher. Dans le château de la Môle, les bénévoles de « Partager la Terre » n'ordonnent rien, sinon le bon sens qui préside à la dynamique végétale: agroécologie et permaculture.

L'aventure a démarré en 2016 à l'initiative d'André Huber et grâce au soutien de feu Patrice de Colmont, propriétaire du château de la Môle et surtout de son domaine. Ce dernier, en effet, en retraite de ses activités tropéziennes, s'était lancé dans

l'agriculture avec un souci de la préservation de la nature. Il y a bientôt dix ans, donc, il accepta de céder à l'association une partie de la ferme du Ménage pour qu'elle y produise des légumes de façon naturelle et avec le souci de tendre vers l'autonomie.

Mais plus que produire, l'association s'est fixé comme objectif de transmettre au plus grand nombre les connaissances relatives à la permaculture. C'est ainsi que leur parcelle s'est muée en centre de formation, ouvert au grand public. Du particulier désireux de perfectionner son jardi-

nage pour produire lui-même ses légumes, aux écoliers et enseignants soucieux de créer leur propre espace de culture, en passant par des professionnels de santé intéressés par la création d'un jardin thérapeutique, toutes les attentes sont accueillies. Pour que chaque graine de bonne volonté pousse.

PERMACULTURE ET AGROÉCOLOGIE : DES SYNONYMES ?

On les pense parfois équivalents et interchangeables, mais ces deux termes recouvrent des réalités distinctes tout en partageant un socle commun de principes.

La permaculture, c'est un projet de société. Elle relève d'une philosophie qui fait le lien entre les humains et la nature. Elle vise à créer un nouveau modèle de société basé sur le respect et le partage, intégrant de nombreuses dimensions telles que l'agriculture, l'alimentation mais aussi l'éducation, l'habitat et la culture.

Elle se veut respectueuse de la biodiversité et de l'humain en imitant le fonctionnement des écosystèmes naturels. Elle promeut par exemple l'alliance entre les espèces végétales et animales, la réutilisation des déchets, la promotion des énergies renouvelables et du travail décent. De son côté, l'agroécologie est avant tout une science qui entend répondre aux défis croissants auxquels nos systèmes alimentaires font face : pollution des sols et de l'eau, perte de la valeur nutritive des aliments, épuisement des ressources ou encore émissions de gaz dans l'atmosphère. Ces problèmes sont en grande partie imputables au modèle agro-industriel qui domine depuis la seconde guerre mondiale, car il repose notamment sur une forte utilisation de pesticides et d'engrais chimiques, ainsi que sur la monoculture et la mécanisation qui épuisent les sols.

SE NOURRIR DU HANDICAP

LES DIFFÉRENCES FONT GRANDIR. A CONDITION DE NE PAS EN AVOIR PEUR. C'EST L'UNE DES MISSIONS DE L'ASSOCIATION DE FORMATION ET DE PROMOTION POUR JEUNES ET ADULTES EN RECHERCHE D'INSERTION (AFPJR).

Basée à Saint-Laurent du Var, créée en 1966, l'AFPJR accompagne six cents enfants et adultes en situation de handicap sur le chemin de leur inclusion sociale et professionnelle. Ses actions visent à apporter des réponses en matière d'éducation spécialisée, de formation, de soins, de travail adapté, d'accompagnement à la vie sociale et d'hébergement.

Parmi les divers établissements qui en dépendent, l'Entreprise adaptée Espace multi-services, basée à Grasse, emploie plus d'une centaine de salariés, reconnus travailleurs handicapés. Entre formation, développement de l'autonomie et accompagnement dans le retour à l'emploi, ce personnel intervient dans divers secteurs: les espaces verts, l'entretien des locaux, les activités de service, la restauration et une cuisine centrale.

Cette dernière propose ainsi à des entreprises du territoire un menu, variant chaque semaine, composé d'entrées, de plats et de desserts qui est proposé dans des distributeurs automatiques réfrigérés aux salariés pour leur pause déjeuner. Un concept gagnant-gagnant, puisque les collaborateurs des entreprises partenaires bénéficient ainsi, pour un coût très rai-



sonnable, de repas équilibrés et «faits maison».

L'Aéroport Nice Côte d'Azur, sensible à la démarche, a ainsi noué un partenariat avec l'AFPJR en 2024. Depuis le début de l'année 2025, ses collaborateurs profitent ainsi d'une «cantine connectée», un distributeur automatique de plats cuisinés produits par cette association grassoise.

Mieux, pour créer du lien, l'association est carrément venue devant l'aéroport, avec un food-truck, afin de proposer une animation culinaire et conviviale. Deux salariés de l'AFPJR en situation de handicap étaient présents afin d'échanger, sensibiliser et mettre des visages sur les mains discrètes qui œuvrent dans la coulisse aux savoureuses pauses déjeuners.

NICE CÔTE D'AZUR

PROCÉDURES & BRUIT MOYEN AU 31 OCTOBRE



16,9 %

C'est le pourcentage du taux de survol de la ville d'Antibes. Il s'explique en partie par des conditions météorologiques défavorables, mais également par la mesure conservatoire instaurée par la Navigation aérienne de fin septembre à fin octobre imposant la procédure RNP Z de nuit en doublet de piste.

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 31 OCTOBRE

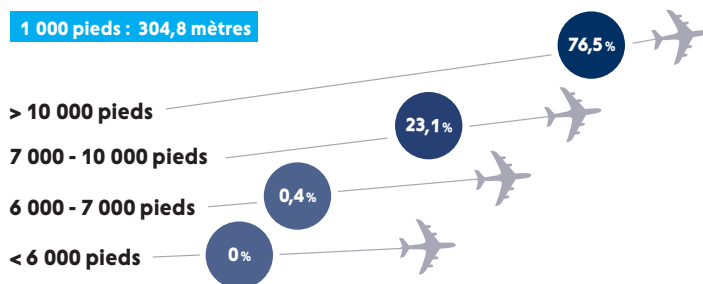
	Arrivées	Départs
Aviation commerciale	1 495	719
- dont programmés	637	53
- dont retardés	858	666
Aviation générale	523	343
Charters	50	35
Sanitaires	0	1
Militaires	5	3
Total	2 073	1 101
Nombre par nuit	6,8	3,6

6,8

C'est le nombre moyen de mouvements aux arrivées pendant la nuit depuis le début de l'année. Aucun manquement n'a été relevé par rapport aux restrictions de bruit la nuit.

DÉCOLLAGE NORD - ALTITUDE DE PASSAGE DE LA CÔTE AU 31 OCTOBRE

1 000 pieds : 304,8 mètres



76,5 %

C'est le taux de franchissement du trait de côte lors des décollages vers le Nord, soit plus des trois quarts. Presque aucun avion ne le franchit sous le palier de 7000 pieds.

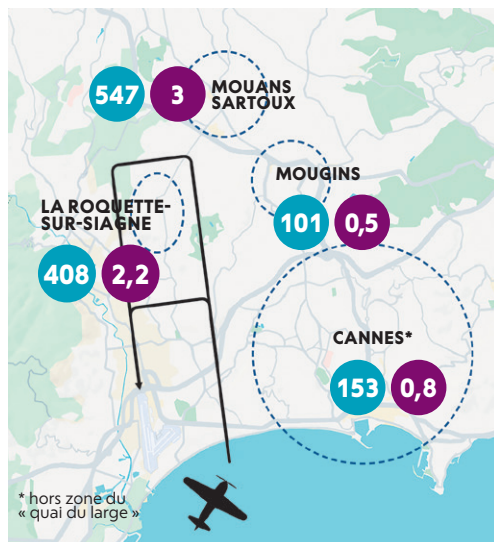
CANNES MANDELIEU

VFR* : SURVOLS DES RONDS BLEUS DU 1^{ER} MAI AU 31 OCTOBRE 2025

● Nombre de survols ● Survols par jour en moyenne

1,6 C'est la moyenne quotidienne des survols sur ces zones entre le 01/05/25 et le 31/10/25.

*Vols à vues



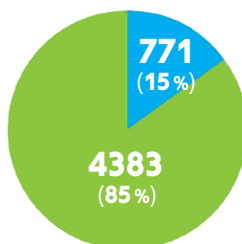
IFR* : RÉPARTITION DES ARRIVÉES ET DÉPARTS

■ MER ■ TERRE

58% C'est le pourcentage des vols IFR qui ont été effectué au-dessus de la mer (arrivées & départs confondus).

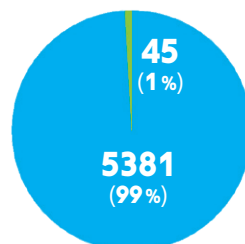
*Vols aux instruments

Arrivées



Du 01/05/2024 au 31/10/2025

Départs

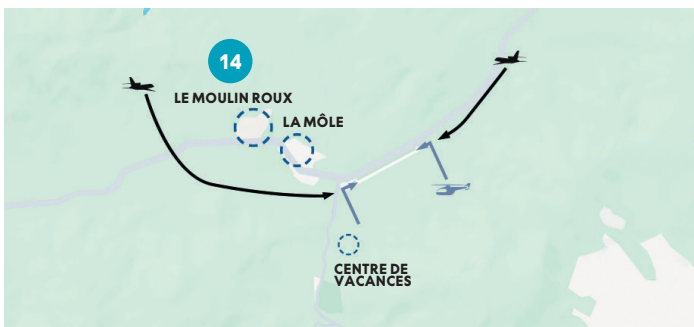


Du 01/05/2024 au 31/10/2025

GOLFE DE SAINT-TROPEZ

SURVOLS DES RONDS BLEUS DE LA MÔLE AU 31 OCTOBRE

14 C'est le nombre de survols des ronds bleus, autrement dit des zones urbaines particulièrement sensibles au bruit. Ce nombre représente un record bas depuis ces dernières années.





VOUS ÊTRE
UTILE

VOUS PORTEZ UN
PROJET AZURÉEN

QUI PRÉSERVE
LA BIODIVERSITÉ

OU PROMEUT
LA SOLIDARITÉ ?

FONDATION DES AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR

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

