

AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR

Rapport annuel

2021



— GROUPE —
AÉROPORTS
DE LA CÔTE D'AZUR

SOMMAIRE

3
ÉDITO

6
L'ESSENTIEL 2021

10
L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE REDÉCOLLE

11 — L'aviation commerciale reprend de l'altitude

16 — L'aviation générale profite de vents favorables

20 — NAMA, une expertise fort appréciée

22 — L'activité commerciale redresse le nez

25
LE DÉVELOPPEMENT DURABLE PREND LES COMMANDES

26 — Un Groupe au service de sa région

29 — Aéroports de la Côte d'Azur réduit encore les gaz

37
LA QUALITÉ FRANCHIT DE NOUVEAUX PALIERS

38 — Voyager l'esprit tranquille

43 — Nice Côte d'Azur booste ses performances

48
COMPOSITION DU CONSEIL DE SURVEILLANCE
ET DU COMITÉ EXÉCUTIF 2021

ÉDITO

Cette année, Aéroports de la Côte d'Azur, après le trou d'air de 2020, s'est organisé pour reprendre son ascension. Il a ainsi progressé dans son ambition première : être le laboratoire de l'aéroport de demain. Innovation, rénovation, démarche environnementale : il a joué de tous ses instruments pour garder le bon cap, celui d'un développement durable au service de son territoire.

EN ORDRE DE MARCHÉ

En 2021, pour la deuxième année consécutive, Aéroports de la Côte d'Azur a dû gérer son quotidien en mode « Covid ». Les effets de la pandémie ont encore pesé sur notre trafic comme sur notre organisation. Mais cette fois, contrairement à l'exercice précédent, nous nous étions parfaitement préparés pour faire face.

Nous avons pris toutes les mesures sanitaires nécessaires pour protéger nos passagers et tous ceux qui travaillent à leur service. Une politique rigoureuse qui a valu à l'Aéroport Nice Côte d'Azur de décrocher l'ACI Airport Health Accreditation dès janvier 2021. Après avoir reçu le plein soutien de nos partenaires bancaires, un an plus tôt, nous avons consolidé encore un peu plus nos besoins de trésorerie et d'investissement via le premier emprunt obligataire de notre histoire. Nous avons parfaitement réussi le décollage de l'APOC, notre centre opérationnel. Nous avons mené à bien tous les chantiers que nous avons programmés, de la rénovation de la piste nord, une piste que nous avons souhaitée « durable », au renouvellement des dernières passerelles du Terminal 1. Nous en avons même ouvert de nouveaux pour améliorer encore nos

infrastructures. Enfin, nous avons mis en place l'accord d'Activité Partielle Longue Durée (APLD), pour préserver nos compétences et nos emplois. Nous avons pu ainsi traverser cette nouvelle année et ses turbulences avec sérénité, sûrs de la solidité de notre « appareil » et de la mobilisation de son « équipage ». Notre action n'en a été que plus efficace et notre Groupe est sorti plus fort de ce nouvel exercice qu'il n'y était entré.

UN SYSTÈME QUI FONCTIONNE

Cette année, le système aéroportuaire azuréen a encore fait la preuve de sa pertinence. La complémentarité de nos aéroports a pleinement profité à notre entreprise comme à son territoire. En effet, nos deux principaux marchés, l'aviation commerciale et l'aviation générale, ont suivi des trajectoires très différentes. La première est convalescente tandis que la seconde a déjà retrouvé la forme. Cette disparité nous conforte dans notre choix de jouer sur les deux tableaux avec le même niveau d'exigence. L'aviation commerciale se redresse. Nice Côte d'Azur a gagné deux millions de passagers en un an.

Mais, d'un variant à l'autre, la pandémie de Covid a encore pesé sur le trafic. L'année 2022 sera, sans aucun doute, encore meilleure. Les compagnies sont nombreuses à le penser, elles qui, avant même la fin de l'année 2021, prenaient déjà position pour le programme printemps-été. Ainsi, l'hiver 2021-2022 n'était pas encore achevé que nous pouvions déjà annoncer un réseau de plus de cent destinations, dont neuf lignes long-courriers. Un record !

En attendant que l'aviation commerciale retrouve tout son allant, l'aviation générale tire déjà nos résultats vers le haut. Elle a le vent en poupe dans toute l'Europe comme en témoignent les bilans positifs de Sky Valet Espagne et Portugal. Et, surtout, sur la Côte d'Azur : avec près de 54 000 mouvements au total, soit 40 % de mieux qu'en 2020, nos trois plateformes ont retrouvé leur trafic d'avant la crise. Une embellie qui profite évidemment à l'ensemble de notre territoire, d'autant que, comme le révèle notre étude sur les retombées économiques générées par nos aéroports de Nice et Cannes, les passagers des jets privés sont les touristes apportant la plus haute contribution à l'économie locale.

— **UNE ENTREPRISE SOLIDAIRE**

Bien d'autres chiffres viennent étayer le rôle clé que jouent les aéroports azuréens dans la prospérité de la Côte d'Azur. Mais il nous paraît important de souligner que notre participation à la vie de notre territoire ne se limite pas à la seule sphère économique. Nous agissons tout autant sur le plan social. Au niveau de l'emploi, bien sûr : les 185 entreprises présentes sur les deux aéroports des Alpes-Maritimes comptent plus de 4 600 salariés. Mais pas seulement !

Via la Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur, nous accompagnons le milieu associatif, finançant depuis plus de dix ans de nombreuses associations locales, pour peu qu'elles défendent une cause locale ou, plus largement, environnementale. Par le passé, nous avons ainsi aidé Aviation sans Frontières à s'installer dans les Alpes-Maritimes. Nous en sommes aujourd'hui récompensés par le bonheur des enfants handicapés qui, depuis le printemps 2021, grâce à l'opération Les Ailes du Sourire, viennent régulièrement à l'Aéroport Cannes Mandelieu pour partager le fameux rêve d'Icare.

Cette année, priorité a été donnée aux victimes de la tempête Alex. En 2020, nous avons témoigné

de notre solidarité en accueillant les sinistrés et une partie de ceux qui leur portaient secours. Cet engagement a perduré en 2021, notre Fondation finançant en effet plusieurs des bénévoles qui, dans toute la région, se sont mobilisés pour aider les belles vallées du haut pays niçois à panser leurs plaies.

— **L'AVIATION DE DEMAIN**

L'avenir encore... celui du transport aérien. Il est en pleine mue, lancé dans une révolution qui doit le mener jusqu'au troisième âge. Il y a déjà eu celui de la conquête du ciel et celui des jets à réaction ; voilà que se profile celui de l'aviation « durable ». Nous mettons tout en œuvre pour contribuer à son avènement. Rien qu'en 2021, nous nous sommes associés à Air France et TotalEnergies pour promouvoir le biocarburant. Nous avons multiplié les essais du Pipistrel Velis Electro, un avion de tourisme électrique des plus prometteurs, et nous avons rallié le projet de création de la société Urban V qui rassemble trois autres aéroports européens autour de la mobilité aérienne décarbonée et urbaine de demain. Bientôt, des avions électriques à décollage vertical (e-VTOL)

relieront nos aéroports aux principaux centres d'intérêts économiques ou touristiques du territoire, sans émission de carbone.

— **DES INITIATIVES VERTUEUSES**

Si le futur du transport aérien se joue dans le ciel, il passe aussi par la terre ferme. En tant que gestionnaire d'aéroports, nous pouvons apporter notre écot à la lutte contre le réchauffement climatique. Et nous le voulons ! Depuis deux bonnes décennies, nous travaillons à réduire nos émissions de gaz à effet de serre. En 2019, cette ambition s'est affirmée encore un peu plus : à travers notre programme NetZero 2030, nous nous sommes engagés à afficher un bilan carbone à zéro sans compensation d'ici à 2030 au plus tard.

Deux ans ont passé et nous affichons déjà des avancées significatives. En 2021, nos trois aéroports azuréens ont décroché leur certification Airport Carbon Accreditation 4+. Ils comptent ainsi parmi les dix premières plateformes au monde à avoir répondu au référentiel particulièrement exigeant du niveau ultime de la certification mise en place

par Airports Council International. Ce n'est qu'une étape. La preuve : l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez a déjà atteint le palier suivant en devenant cette année le premier aéroport de France « carbone neutre sans compensation ». Il doit cette performance à ses efforts constants pour diminuer ses émissions et au puits de carbone que nous avons créé un an plus tôt à l'orée de ses pistes : plus d'un millier d'arbres plantés pour capturer le CO₂. Les aéroports Nice Côte d'Azur et Cannes Mandelieu suivent cet exemple. Notre Groupe multiplie en effet les accords avec les communes voisines de nos aéroports pour replanter leurs forêts sinistrées. Nous finançons intégralement leur renaissance et assurerons leur entretien pendant trente ans afin de couvrir l'intégralité de nos émissions résiduelles de gaz à effet de serre. Une opération qui ne fait que des gagnants : notre entreprise, notre territoire, ses habitants, son environnement et, plus largement, la Planète.

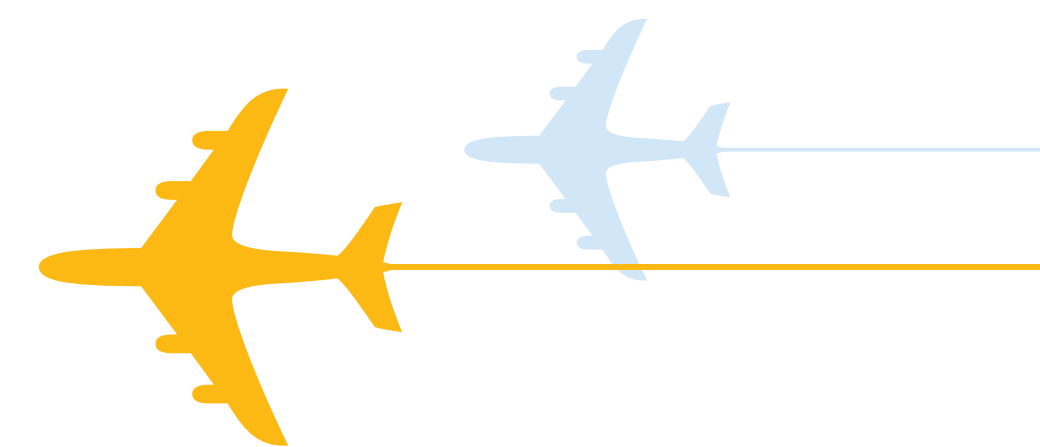
BERNARD KLEYNHOFF

Président du Conseil de Surveillance



FRANCK GOLDNADEL

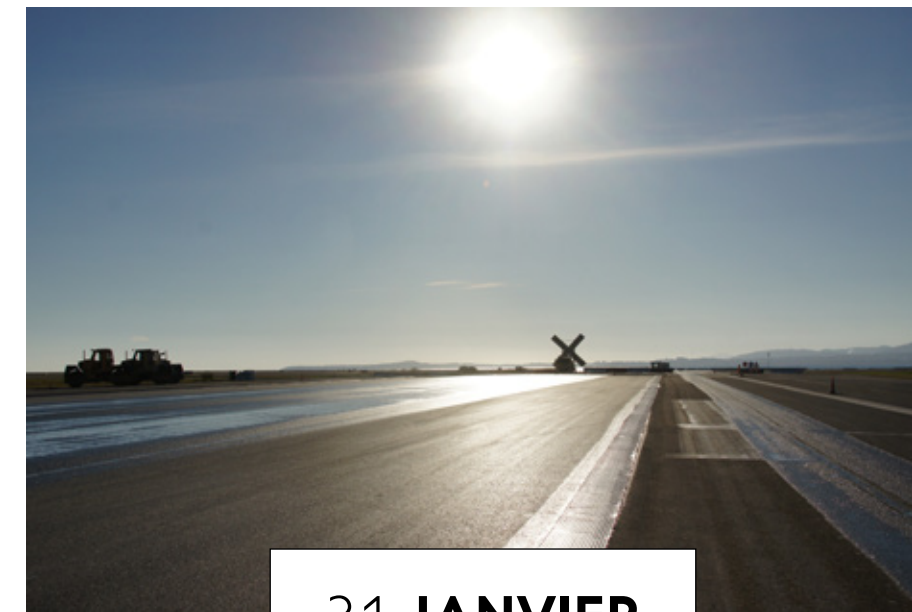
Président du Directoire



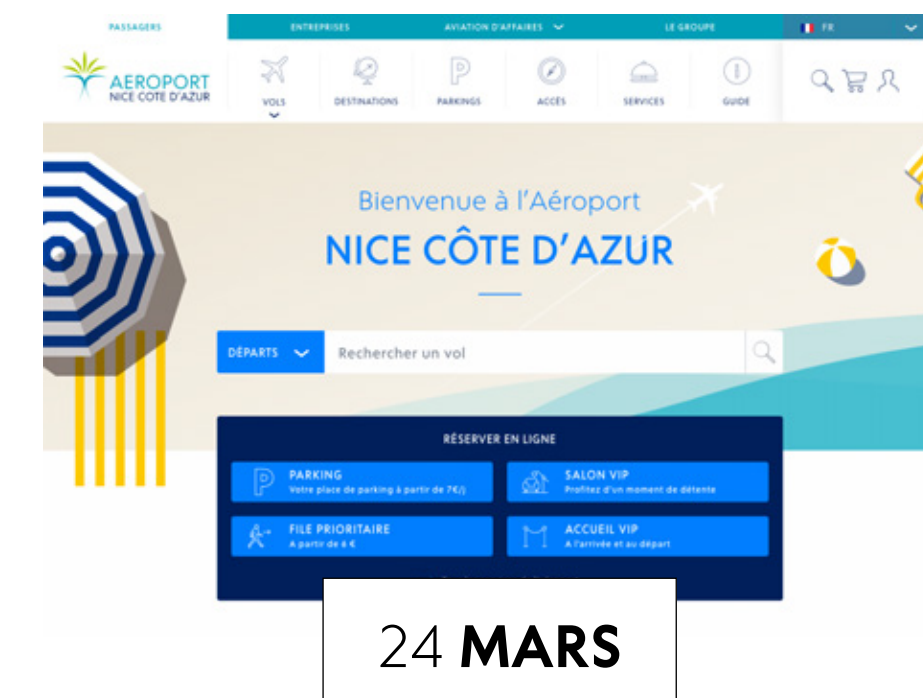
L'ESSENTIEL 2021



L'Aéroport Nice Côte d'Azur est le second aéroport en France à obtenir l'ACI Airport Health Accreditation. Elle récompense la qualité et la pertinence des mesures mises en place par la plateforme niçoise pour préserver la santé de ses passagers comme de ses personnels, en période de Covid.



L'Aéroport Nice Côte d'Azur termine la réfection de sa piste nord, entamée quatre semaines plus tôt. Un chantier exemplaire, tant par la rigueur de son planning que par sa technicité et la maîtrise de son impact environnemental.



L'Aéroport Nice Côte d'Azur fait sa révolution numérique en mettant en ligne son nouveau site internet et l'application dédiée aux voyageurs fréquents. À la clé : toujours plus d'interactivité, de fonctionnalités et d'informations sur les services et les destinations offerts par la plateforme niçoise.



2 JUILLET

Après plus d'un an d'absence pour cause de Covid, Emirates relie de nouveau Nice à Dubaï. Le lendemain, Delta Airlines arrive de New York. Un jour de plus et La Compagnie traverse à son tour l'Atlantique. Trois retours qui marquent la reprise des lignes long-courriers au départ de la Côte d'Azur.



21 JUILLET

Pour faire face à l'affluence des passagers, l'Aéroport Nice Côte d'Azur rouvre provisoirement la zone internationale du Terminal 1, fermée depuis mars 2020. Jusqu'en septembre, elle accueille une partie des deux millions de passagers enregistrés pendant les vacances d'été.



22 JUILLET

Comme Sky Valet Espagne et Portugal, l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez décroche le label « Safety 1st Clean », créé par la National Air Transportation Association. Il témoigne de la forte mobilisation de la plateforme et de ses équipes contre les risques liés à la Covid.



14 SEPTEMBRE

En décollant de Nice Côte d'Azur à bord d'un Pipistrel Velis Electro, le prince Albert II de Monaco est le premier chef d'État à prendre place à bord d'un avion électrique. Il effectue un vol de trente minutes entre Nice et Monaco.



22 **SEPTEMBRE**

La Côte d'Azur est la porte des étoiles. Un Antonov affrété par Thales Alenia Space décolle en effet de Nice vers le centre spatial de Kourou, avec à son bord les six tonnes du SES-17, l'un des satellites de télécommunications les plus puissants jamais construits.



27 **SEPTEMBRE**

Les trois aéroports azuréens sont les premiers en France à décrocher l'Airport Carbon Accreditation 4+, le niveau le plus élevé du programme de lutte contre les émissions de CO₂ mis en place par l'ACI. Dans le même temps, l'aéroport du Golfe de Saint-Tropez devient le premier aéroport en France à parvenir à la neutralité carbone sans compensation.



1 **OCTOBRE**

Aéroports de la Côte d'Azur s'associe à Air France et TotalEnergies pour une première pleine de promesses : le vol AF 6235 entre Nice et Paris est le premier vol domestique régulier réalisé avec 30 % de carburant d'aviation durable issu du recyclage d'huile de cuisson usagée.



25 **OCTOBRE**

Associé à trois aéroports européens, dont Aeroporti di Roma, Aéroports de la Côte d'Azur lance le projet Urban V. Sa vocation : le développement de la mobilité aérienne urbaine décarbonée à travers la construction de vertiports, dédiés aux avions électriques à décollage vertical (e-VTOL).



26 **OCTOBRE**

Franck Goldnadel, le Président du Directoire d'Aéroports de la Côte d'Azur, intègre le conseil d'administration de l'European Region of the Airports Council International, l'organisation représentative des aéroports européens. Une reconnaissance de l'expertise de l'homme tout autant que de l'entreprise qu'il dirige.



16 **DÉCEMBRE**

Aéroports de la Côte d'Azur et ses partenaires livrent la première tranche d'Airport Promenade : un immeuble destiné aux logements des services de l'État. Implanté à l'entrée de la promenade des Anglais, ce programme immobilier ambitieux comprend aussi un hôtel haut de gamme, des bureaux et des commerces.



L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE REDÉCOLLE

Les années se suivent, mais ne se ressemblent pas. Si la pandémie internationale de Covid impacte toujours le transport aérien, ses effets se sont atténués tout au long de 2021. La relance du secteur se précise et ses acteurs en récoltent les premiers fruits. Le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur ne fait pas exception. Le trafic de l'aviation commerciale repart à la hausse, ses activités dans l'aviation générale font mieux que résister et, à travers NAMA, sa branche conseil et ingénierie, ses compétences suscitent l'intérêt de nombreux gestionnaires d'aéroports, en France comme à l'international.

11 **L'aviation commerciale**
reprend de l'altitude

16 **L'aviation générale**
profite de vents favorables

20 **NAMA,**
une expertise fort appréciée

22 **L'activité commerciale**
redresse le nez

L'AVIATION COMMERCIALE REPREND DE L'ALTITUDE

Qu'en sera-t-il de l'année 2021 ? À l'heure de quitter l'année 2020, l'Aéroport Nice Côte d'Azur éprouve autant d'espoirs que de craintes. En effet, après des mois très difficiles suite à l'émergence de la Covid, les deux dernières semaines de décembre ont vu la fréquentation du Terminal 2, le seul à fonctionner encore, remonter soudainement avec plus de 200 000 passagers. Favorisé par la période des fêtes, un assouplissement des restrictions sanitaires et une parfaite réactivité des compagnies aériennes, ce résultat témoigne de la capacité de rebond du transport aérien, qui reste alors à confirmer...

HIVER 2021, LE FAUX DÉPART

Justement, à quand le rebond ? Au début de l'année, dans la foulée de l'embellie des vacances de Noël ? Il est tentant d'y croire, surtout avec l'arrivée des

premiers vaccins. C'est sans compter sur le variant Alpha. Débarqué du Royaume-Uni aux premiers jours de l'hiver, il condamne certaines frontières, réduit les déplacements, impose des confinements et, finalement, étouffe la reprise du trafic. La plateforme azurienne n'échappe pas à la morosité ambiante et accumule les mois creux. En février, le nombre de passagers redescend ainsi sous la barre des 200 000, puis baisse régulièrement de mois en mois. Avec 162 000 voyageurs à peine en avril, soit 13 % de la fréquentation précédant la Covid, le printemps commence très timidement.

Le bilan du premier semestre s'en ressent : 1,5 million de passagers, soit un quart du trafic enregistré avant la crise sanitaire. Pourtant, le ciel azurien n'est pas tout gris ! En mai, l'activité double par rapport à avril. Un regain confirmé en juin, la fréquentation flirtant alors avec les 500 000 voyageurs. Ces belles



embellies promettent un été dynamique. Une perspective soutenue par deux facteurs. Primo, la vague pandémique recule et, avec elle, les contraintes sanitaires les plus lourdes. Secundo, les compagnies anticipent la relance et étoffent les unes après les autres leur programme de vols. Emirates revient ainsi à Nice avec quatre vols par semaine vers Dubaï tandis que l'Amérique fait son « come-back », même si ses frontières restent fermées aux Européens. Delta Airlines et La Compagnie réactivent leurs liaisons entre New York et la French Riviera, pariant sur la seule clientèle américaine pour remplir leurs appareils. De quoi redonner encore un peu plus de relief à un réseau niçois qui, avec 90 destinations dans 37 pays, atteint tout de même 75 % de l'offre estivale record de 2019.

— LA CÔTE D'AZUR, UNE VALEUR SÛRE

La relance se confirme dès le premier week-end de juillet. Certes, la clientèle boude quelque peu les grands hubs, faute de pouvoir se déplacer dans le monde entier comme elle le voudrait. De même les Russes et Britanniques, encouragés par

leurs gouvernements respectifs à la plus grande prudence, manquent à l'appel. En revanche, le marché Schengen, emmené par les Allemands, les Suisses et les Néerlandais, s'avère porteur avec plus de 800 000 voyageurs en deux mois. Mais la Côte d'Azur n'attire pas que les étrangers. En 2021, elle plaît aussi – et plus que jamais ! – aux Français qui plébiscitent les liaisons domestiques, donnant ainsi raison à toutes les compagnies présentes sur le marché national, qui, à l'amorce de la haute saison, avaient toutes renforcé leur programme de vols et leurs capacités. Entre juillet et août, près de 900 000 personnes volent ainsi entre Nice et Paris, Nantes, Strasbourg, Toulouse, Bordeaux, Lille... C'est du jamais vu, même avant la pandémie de Covid. Pendant tout l'été, les salles d'embarquement et le hall Arrivée font donc le plein. À tel point que l'aéroport rouvre la zone internationale du Terminal 1 de la mi-juillet aux premiers jours de septembre, pour soulager le Terminal 2 d'un trafic particulièrement dense. En juillet, ce sont en effet 930 000 passagers qui passent par les deux terminaux, soit plus de la moitié du trafic de 2019. Août est encore meilleur puisqu'il crève enfin le plafond du million de voyageurs. Nice Côte d'Azur rattrape ainsi quasiment les deux tiers de son retard par rapport à août 2019.



UN AUTOMNE PLUTÔT ENSOLEILLÉ

Loin de sonner le glas de cette belle reprise, la rentrée 2021 la consolide. Avec un marché national toujours aussi dynamique et un tourisme d'affaires renaissant, la fréquentation reste même satisfaisante jusqu'à la fin de l'année : près de 900 000 passagers en septembre et autant en octobre, plus de 650 000 en novembre et à peine moins en décembre. Au final, avec un total de 6,5 millions de passagers, l'année 2021 s'avère nettement meilleure que sa devancière. On est encore loin des 14,5 millions de voyageurs enregistrés en 2019, mais, avec deux millions de passagers en plus sur un an et un second semestre encourageant, le pire est assurément passé et la relance entamée. Si, en fin d'année, les effets conjugués des variants Delta et Omicron ont fait naître quelques inquiétudes, l'histoire ne devrait pas bégayer. Du moins si l'on en croit les positions de nombreuses compagnies aériennes qui, avant même la fin 2021, ont multiplié les annonces optimistes. C'est ainsi que Nice Côte d'Azur a eu la confirmation d'un troisième vol vers New York (à Newark, cette fois), opéré par United Airlines pendant la haute saison, et appris que Wizz Air renforcerait sa présence sur le tarmac azuréen

en ouvrant des liaisons vers Belgrade, Naples, Tirana et Cluj. Le marché allemand, particulièrement actif ces derniers mois, devrait encore progresser avec de nouveaux vols opérés par Eurowings et Condor, une nouvelle compagnie. Enfin, Volotea volera vers Cagliari, dans le sud de la Sardaigne, et Icelandair vers Reykjavík, la capitale de l'Islande.

Le succès de Nice Côte d'Azur auprès des compagnies ne s'est pas démenti avec le changement d'année. Au contraire : les premières semaines de 2022 ont été riches de bonnes nouvelles, dessinant un réseau estival de plus d'une centaine de destinations dont neuf lignes long-courriers. Un record ! Avec l'ouverture du Nice-Southampton de British Airways et du Nice-Londres Heathrow d'Air France, le marché britannique qui, avant la Covid, assurait les plus beaux volumes, promet de retrouver des niveaux plus conformes à son rang. Avec Air Canada et Air Transat, le Canada, via Montréal, revient en force. Le Maghreb retrouve aussi de l'allant grâce au Nice-Monastir de Transavia et au Nice-Tunis d'Air France. La Scandinavie prend encore du poids grâce à l'arrivée de Flyn (Bergen et Stavanger). Mais c'est encore le marché moyen-oriental qui ouvre les plus belles perspectives. Après Emirates en 2021,



Kuwait Airways fait son retour en 2022. Mieux : ces compagnies sont rejointes par deux de leurs voisines : Etihad Airways (depuis Abou Dabi) et Gulf Air (depuis Bahreïn). De jolies promesses pour l'industrie du tourisme azurienne et pour tous ceux qui, via les hubs de ces opérateurs, envisagent de rejoindre l'Asie et l'Océanie.

FRET, LE RETOUR DES LONG-COURRIERS RELANCE L'ACTIVITÉ

S'il est un secteur sur la Côte d'Azur qui a particulièrement ressenti les effets négatifs de la crise sanitaire, c'est bien celui du fret aérien. En 2020, le Terminal Fret de l'Aéroport Nice Côte d'Azur n'a traité que 7 724 tonnes de marchandises, soit un tiers à peine du volume de l'année précédente. Toutes les activités ont alors plongé : fret camionné, fret express et fret avionné. Mais c'est ce dernier, faute de lignes long-courriers (les plus sollicitées par le marché), qui a accusé la plus forte baisse en cédant 84 % de son tonnage !

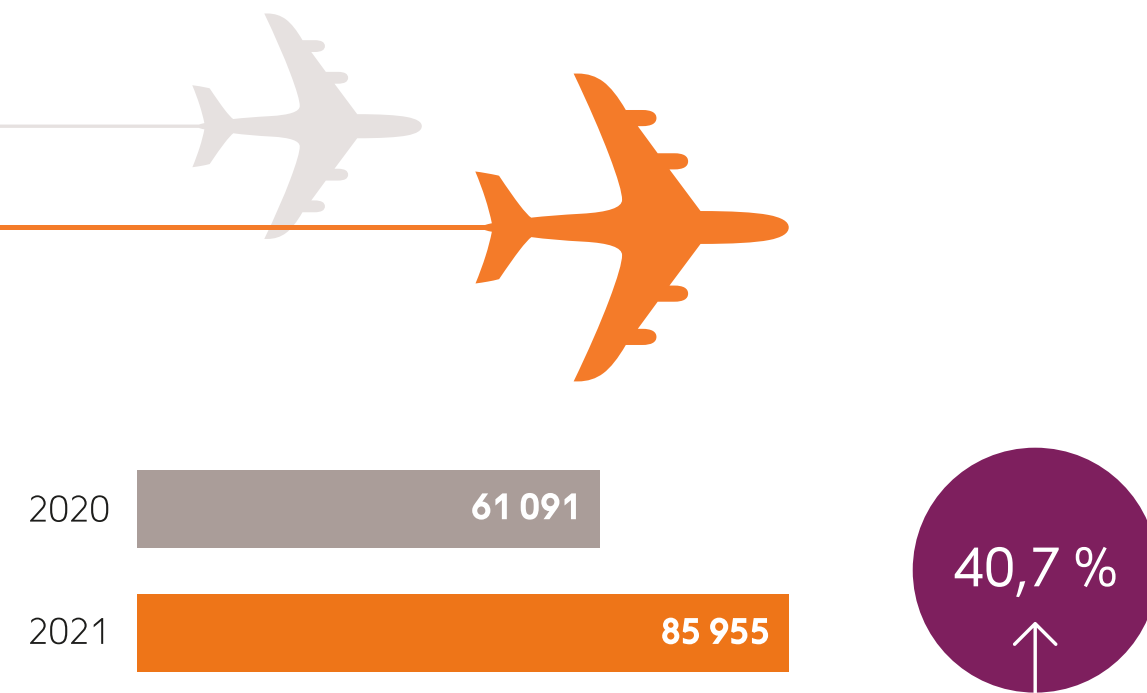
Mêmes causes, mêmes effets : l'année 2021 a commencé tout aussi mollement que la précédente.

Mais, en juillet, la réouverture de quelques liaisons intercontinentales, à commencer par le Nice-Dubaï d'Emirates, la plus demandée, a tout changé. Les courbes de tonnage se sont envolées d'un coup, même si, bien sûr, le Terminal Fret n'a pas complètement rattrapé son retard sur l'année 2019. Lui manquaient pour cela les vols canadiens, chinois, koweïtiens ou encore qataris qui participaient alors au dynamisme du marché. Les chiffres n'en restent pas moins encourageants. Avec 13 455 tonnes au total, le tonnage annuel niçois, toutes activités confondues, n'accuse plus qu'une baisse de 33 % par rapport à 2019.

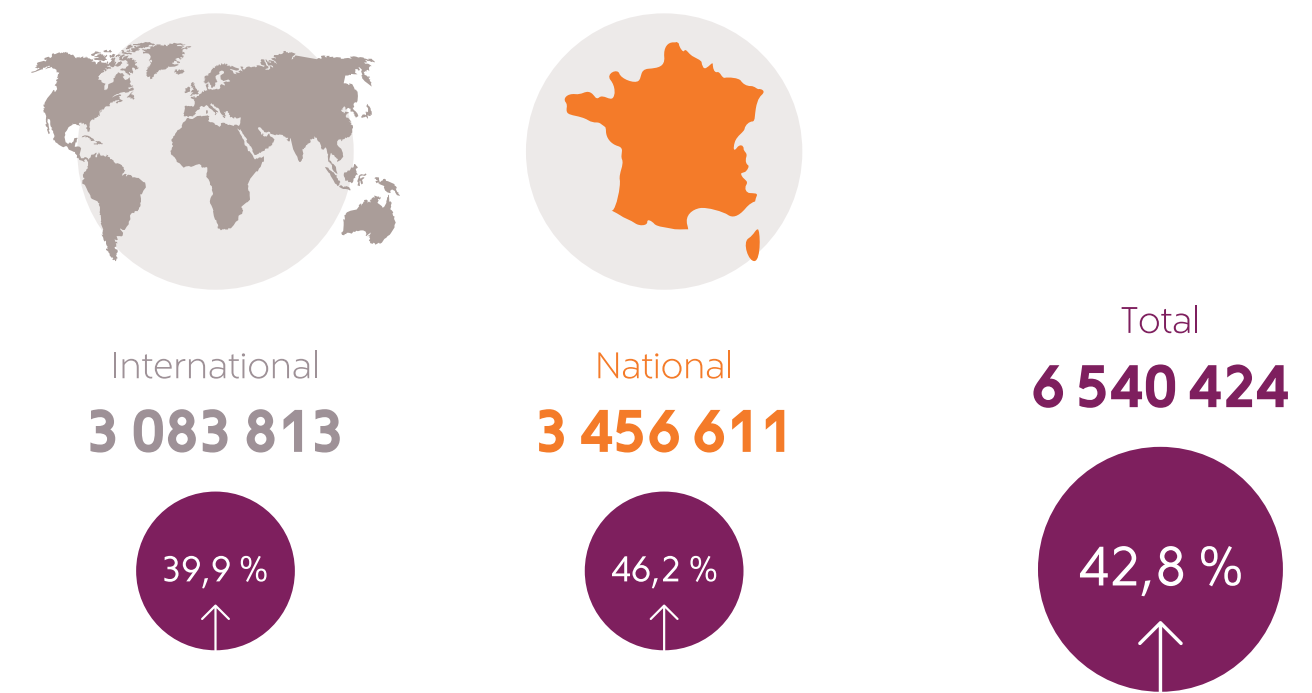
Tous les secteurs ont profité de cette reprise. Le fret avionné a plus que doublé en un an, tandis que le fret camionné, lui, a dépassé son niveau de 2019. Une performance qui n'est sans doute que temporaire, la route ne faisant que compenser l'absence d'avions. Dès que le réseau de l'Aéroport Nice Côte d'Azur aura retrouvé sa physionomie d'avant la crise, une grande partie du flux routier devrait retrouver la voie des airs. En attendant, cette bascule permet aux entreprises azurienes de poursuivre leurs exportations et aux affréteurs niçois de passer cette époque troublée sans trop de casse.



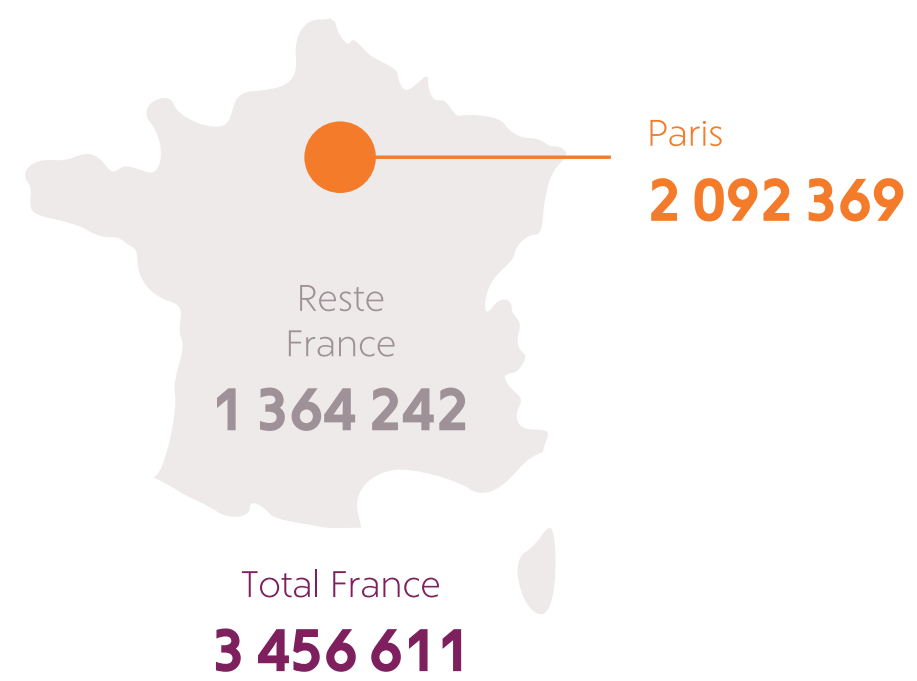
TRAFIC MOUVEMENTS



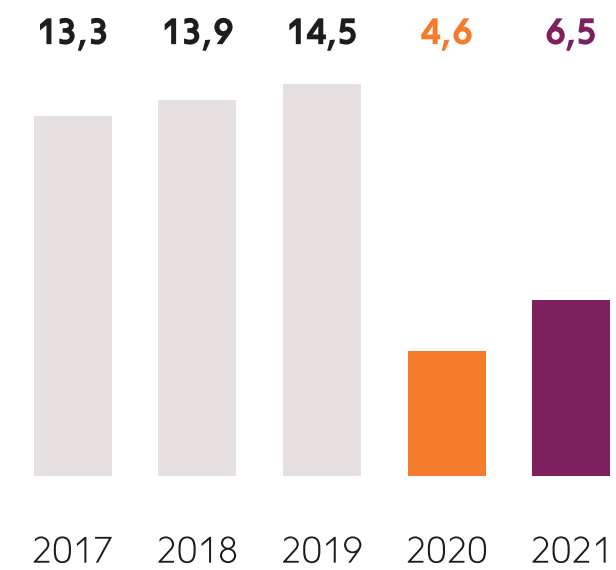
TRAFIC PASSAGERS



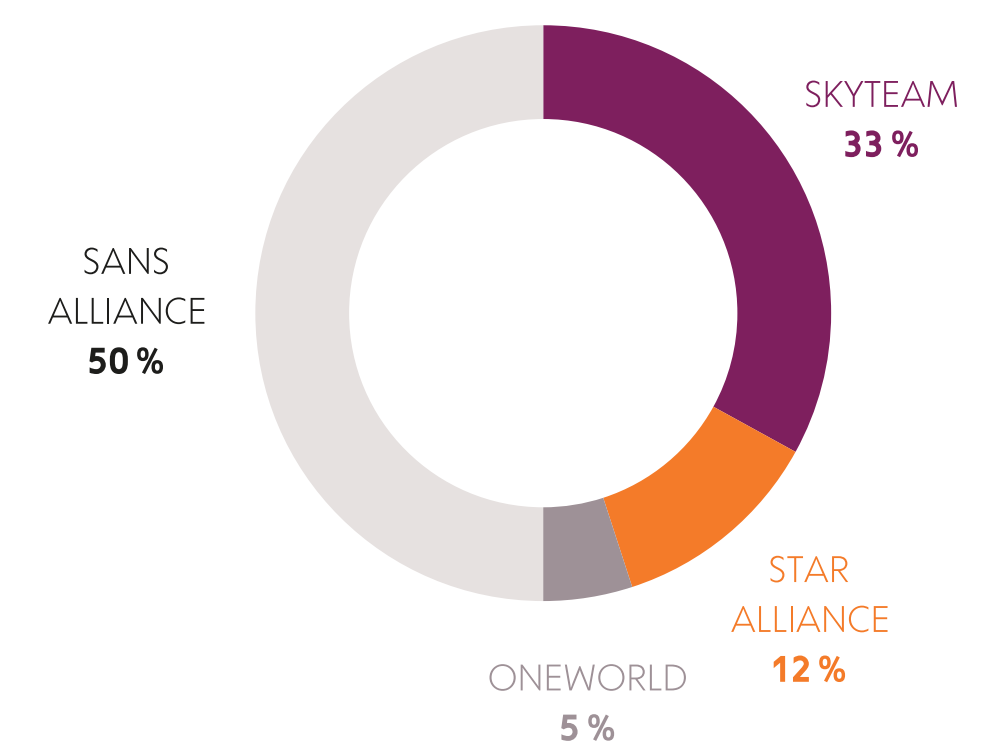
VENTILATION DES PASSAGERS EN FRANCE



NOMBRE DE PASSAGERS (en millions)



PART DE MARCHÉ PASSAGERS COMMERCIAUX PAR ALLIANCE



L'AVIATION GÉNÉRALE PROFITE DE VENTS FAVORABLES

| Mouvements 2021 | Aviation d'affaires | Hélicoptères |
|-----------------------|---------------------|---------------|
| Nice | 37 077 | 15 037 |
| Cannes Mandelieu | 12 919 | 15 891 |
| Golfe de Saint-Tropez | 3 736 | 1 627 |
| Total | 53 732 | 32 555 |
| 2021/2020 | 49,7 % | 43,4 % |

| | |
|-------------------------------|---------------|
| Sky Valet Espagne et Portugal | 22 330 |
| Total | 76 062 |
| 2021/2020 | 49,5 % |

Face à la Covid, tout le monde n'est pas logé à la même enseigne. Certains en gardent longtemps les séquelles quand d'autres s'en remettent rapidement. Les différences de résultats entre l'aviation commerciale et l'aviation générale illustrent parfaitement le propos. Alors que la

première regagne lentement le terrain qu'elle a perdu avec la pandémie, la seconde a déjà retrouvé sa vitesse de croisière. En témoigne la bonne santé de cette activité au sein du Groupe Aéroports de la Côte d'Azur.



LES TOURISTES PREMIUM AU RENDEZ-VOUS

Le bilan 2021 des trois plateformes azurées est particulièrement éloquent. Il affiche en effet une hausse de 40 % par rapport à l'an passé et un nombre de mouvements supérieur à celui de... 2019. Une excellente nouvelle pour la Côte d'Azur puisque les passagers des jets privés y dépensent en moyenne 1 390 euros par jour. Ce sont ainsi plusieurs centaines de millions d'euros qui sont venus nourrir l'économie locale.

Tout auréolé de son titre de premier aéroport de France « zéro carbone sans compensation », l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez voit son trafic bondir de plus de 25 %. Avec près de 40 % de hausse en un an, Cannes Mandelieu retrouve une fréquentation plus conforme à ses habitudes. Mais avec plus de 37 000 mouvements, Nice Côte d'Azur reste le maillon fort du système aéroportuaire azuréen. Il l'est d'autant plus qu'il profite désormais d'un Terminal Aviation d'Affaires encore plus efficient. En effet, de nombreux travaux ont encore amélioré les conditions d'accueil et d'exploitation de ce terminal premium. Il y a eu, par exemple, la mise aux normes de l'espace transfrontalier en avril 2021 afin

de mieux différencier les circuits Schengen et non Schengen. Autres retouches, celles-là en décembre : la modification de la zone de stationnement des vans des assistants afin de fluidifier leur circulation et le réaménagement des sas d'entrée du bâtiment en zone publique qui a permis la création d'une zone de stockage pour les chariots à bagages.

D'ULTIMES TURBULENCES

En ce qui concerne l'aviation générale, les aéroports azuréens ont donc tourné la page Covid. Enfin presque ! Il reste encore quelques secteurs soumis aux contraintes sanitaires de transports. Au niveau de l'activité hélicoptères, d'une part. Certes, elle remonte sur les trois plateformes, effaçant ainsi, en grande partie, le fort recul de 2020. Il n'en reste pas moins qu'elle a souffert cette année encore de la fermeture temporaire de la liaison régulière Nice-Monaco. Et puis, on peut également déplorer la discrétion des appareils de fort tonnage. Parce que les redevances aéroportuaires sont facturées pour partie au poids, parce que la durée du stationnement des gros porteurs est généralement plus longue que celle de leurs « petits frères », les Phenom 300, Falcon 10



et autres Citation Jet, l'absence partielle des Global Express, 737 BBJ et consorts s'est forcément fait sentir à l'heure des comptes.

Quelles en sont les causes ? La situation sanitaire préoccupante en Russie, en 2021, la difficulté pour les passagers de voyager entre ce pays et la France, le lent retour de la clientèle américaine, échaudée par les vagues successives de la pandémie en Europe, ou bien encore le retour tardif des Moyen-Orientaux qui ont attendu le mois d'août pour retrouver leurs villégiatures méditerranéennes. Pour autant, ne boudons pas notre plaisir : en 2021, la Côte a eu la cote auprès de la clientèle haut de gamme, confirmant ainsi qu'elle reste une valeur sûre du tourisme de luxe. Et c'est bien là l'essentiel.

— **ÇA PLANE POUR SKY VALET !**

Si l'attractivité du territoire contribue sans aucun doute au succès des aéroports azuréens sur le marché de l'aviation générale, elle n'explique pas tout. Bien d'autres facteurs ont concouru à la remontée en flèche du trafic aviation générale. D'abord, l'offre : rationalisant au maximum leur flotte, réduisant

leurs coûts, affinant des business models basés sur l'économie collaborative, de nombreux opérateurs ont réussi à rendre les jets privés plus abordables que jamais. Mais ils ne sont pas seulement moins chers ; ils sont aussi jugés plus sûrs, les risques de contact avec le virus de la Covid apparaissant plus faibles que pour l'aviation commerciale. Ultime atout : le gain de temps. L'accès à bord est rapide et la liaison directe, une aubaine à l'heure où, victimes de la pandémie et de ses conséquences, de nombreuses lignes commerciales ont disparu.

Voilà pourquoi les aéroports azuréens ne sont pas les seuls à profiter du dynamisme de l'aviation générale. Spécialiste du FBO (Fixed Base Operator), Sky Valet, filiale du Groupe Aéroports de la Côte d'Azur, en a également ressenti les effets aux quatre coins de l'Europe. Dans la péninsule Ibérique pour commencer, où les filiales espagnole et portugaise affichent une belle progression : 60% de mouvements en plus sur l'année. Cette croissance a été franche au sein du royaume de Felipe VI où le trafic est revenu avec les beaux jours avant de s'intensifier en été et, plus étonnant, durant toute l'arrière-saison et jusqu'aux fêtes de fin d'année. Le résultat : 17 000 mouvements pour la seule année 2021.




SKY VALET
SUR MESURE. RELIANCE

En revanche, l'embellie portugaise a été bien plus longue à se dessiner. Handicapées par des contraintes sanitaires maintenues jusqu'au milieu de l'été, privées de l'un de leurs meilleurs clients qui a décidé de développer sa propre activité de handling, les escales lusitaniennes ont peiné durant tout le premier semestre, voire jusqu'en juillet. Le ciel s'est soudainement dégagé en août et l'est resté jusqu'à la fin de l'année. Sky Valet Portugal a ainsi fini l'exercice 2021 en pleine forme, affichant un résultat financier positif et un trafic tout à fait satisfaisant avec plus de 5 000 mouvements traités.

Quid des autres escales estampillées Sky Valet ? Tels leurs partenaires azuréens, espagnol et portugais, les membres de Sky Valet Connect, réunis en séminaire en septembre 2021 pour la première fois depuis le lancement de ce groupement, constataient un même regain d'activité. Depuis, l'optimisme est de mise. Chez Omega Aviation, notamment. Courant 2021, après Varna, Sofia, Burgas et Gorna Oryahovitsa, le FBO bulgare, l'un des plus anciens adhérents de Sky Valet Connect, a fait franchiser pas moins que sa cinquième base : celle de Plovdiv, la seconde ville du pays. Une nouvelle implantation qui permet à Sky Valet de s'imposer encore un peu plus comme l'un des réseaux les plus dynamiques d'Europe.



NAMA, UNE EXPERTISE FORT APPRÉCIÉE

Quelle année ! L'équipe de NAMA, la marque « conseil, formation et management aéroportuaire » du Groupe Aéroports de la Côte d'Azur, a engrangé de nouveaux contrats jusqu'aux derniers jours de décembre. L'aéroport de Courchevel a ainsi souhaité se faire accompagner dans sa démarche de certification Airport Carbon Accreditation de niveau 1. Celui de Pointe-à-Pitre a commandé une étude sur le développement de son activité aviation générale. Enfin, souhaitant profiter de l'accord de ciel ouvert entre l'Union européenne et le Qatar, signé en octobre 2021, Aéroports de La Réunion s'est assuré de l'expertise azurienne pour mener à bien son projet de liaison entre l'île française et ce pays du golfe Persique. Avec ces trois bonnes nouvelles, l'exercice 2021 s'est conclu comme il a commencé : en beauté.

UN CARNET DE COMMANDES BIEN REMPLI

Le début d'année a été marqué, en effet, par une salve de succès. Satisfait des premières études de lignes réalisées par les consultants niçois, l'aéroport de Châteauroux a augmenté la mise avec une quatrième commande portant sur une éventuelle liaison entre la préfecture de l'Indre et le Maroc. De son côté, l'aéroport réunionnais de Saint-Pierre a associé NAMA à sa réflexion sur l'aménagement d'une zone d'activité à la périphérie de son tarmac. Quant à la Communauté d'agglomération du Grand Châteaudun, elle a préparé la mutation en plateforme civile de la base aérienne 279, en cours de réforme. Elle a délégué à cet effet un état des lieux technique des installations actuelles et un plan financier pour les moderniser, à un groupement emmené par Aéroports de la Côte d'Azur.



N A M A
NICE AIRPORT MANAGEMENT

CINQ PÔLES D'EXCELLENCE

Les mois qui ont suivi ont été tout aussi fructueux et le carnet de commandes de NAMA n'a cessé de s'étoffer. Il porte les noms de clients réguliers : l'aéroport de Dakar, l'aéroport d'Avignon, l'Office des transports de la Corse et la CCI de Corse, respectivement propriétaire et gestionnaire des quatre aéroports insulaires, ou bien encore le Groupe Aéroports du Cameroun, gestionnaire des sept principales plateformes de son pays (dont Douala et Yaoundé), qui, pour la troisième fois consécutive, a fait appel aux experts azuréens pour son plan stratégique quinquennal. Mais l'année 2021 compte aussi son lot de « premières fois » : la société Aéroport Martinique Aimé Césaire (plan stratégique), l'aéroport de Chambéry (plan de composition générale), l'aéroport de Caen-Carpiquet (développement du réseau domestique)...

Ce portefeuille de clientèle brassant fidèles et nouveaux venus, l'activité dynamique qui en découle et la diversité des missions confiées aux professionnels azuréens en disent long sur l'image d'Aéroports de la Côte d'Azur au sein du monde aéroportuaire. Son savoir-faire est largement reconnu. Ou plutôt, ses savoir-faire ! Car l'entreprise azurienne a montré,

cette année tout particulièrement, toute l'étendue de ses compétences. Si la stratégie et le développement de réseaux, ses fers de lance depuis de nombreuses années, restent incontournables, désormais, NAMA fait aussi référence dans les domaines de l'aviation générale, l'ingénierie et l'environnement. Et chacun de ces pôles d'excellence a été mis à contribution. La Direction technique d'Aéroports de la Côte d'Azur a ainsi mené à bien plusieurs dossiers : l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) pour les travaux d'agrandissement des terminaux des aéroports d'Ajaccio et de Figari, la réalisation du plan de composition générale de l'aéroport de Saint-Pierre Pierrefonds, à La Réunion, ou bien encore l'accompagnement de l'ensemble des aéroports corses ainsi que de l'aéroport d'Avignon dans leurs démarches de certification EASA. Les spécialistes « environnement » de la Direction du développement durable n'ont pas été en reste : ils ont ainsi assuré le suivi des trajectoires des hélicoptères dans le Golfe de Saint-Tropez pour la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC). En parallèle, ils ont assisté les aéroports de Corse et l'aéroport d'Orléans Saint-Denis de l'Hôtel pour favoriser leurs certifications Airport Carbon Accreditation de niveau 2. Un éclectisme qui promet encore de beaux jours à NAMA.



L'ACTIVITÉ COMMERCIALE REDRESSE LE NEZ

Les commerces de l'Aéroport Nice Côte d'Azur font des heureux, mais pas des miracles ! Avec quelques centaines de milliers de passagers sur les quatre premiers mois de 2021, ils ont subi de plein fouet le fort ralentissement du trafic aérien lié à la crise sanitaire. Dans les premiers mois de l'année, la priorité d'Aéroports de la Côte d'Azur a donc été de revoir l'ensemble des contrats de concession pour aider ses partenaires à franchir un cap difficile. Cette bulle d'oxygène a permis à l'ensemble des boutiques et restaurants du Terminal 2 de l'Aéroport Nice Côte d'Azur de poursuivre leur exploitation dans des conditions difficiles, certes, mais tenables, jusqu'à ce que les passagers reviennent en nombre.

UNE MONTÉE EN FLÈCHE

Ce réveil a sonné dans les dernières semaines du printemps. Un sursaut timide avant le franc rebond venu avec les vacances d'été. Avec des fréquentations autour du million de passagers par mois, la saison chaude l'a vraiment été pour tout le monde. Pour les commerçants du Terminal Aviation d'Affaires qui, profitant pleinement d'un trafic d'aviation générale soutenu, ont plus que doublé leurs recettes en un an. Pour ceux des opérateurs présents dans la zone internationale du Terminal 1 qui, lors de la réouverture en urgence de cette dernière, ont su s'organiser pour accueillir les voyageurs et leur offrir un shopping de qualité. Enfin et surtout, pour les boutiques et restaurants du Terminal 2 dont l'activité a soudainement bondi, faisant alors oublier un début d'année plus que timide.



UNE FAIM DE SHOPPING

Oubliée l'apathie de 2020 ; le chiffre d'affaires de juillet et août a bondi de 76 % et l'activité est restée soutenue jusqu'à la fin de l'année. Un constat qui vaut même pour les enseignes de luxe qui, malgré l'absence de ces « hauts contributeurs » que sont les Russes et les Asiatiques, ont trouvé leur public. En témoigne la belle performance d'Hermès qui a réalisé cette année le deuxième meilleur été depuis son arrivée sur la plateforme niçoise. La clé de tous ces bons résultats ? L'envie !

Les confinements du premier semestre 2021 ont manifestement laissé des traces. Sevrés plus ou moins de lèche-vitrines et d'essayages pendant de longs mois, les passagers azuréens ont fondu sur les boutiques aéroportuaires avec un appétit évident. Pour preuve, le panier moyen annuel par voyageur a grimpé de 15 % en un an. La clientèle française a ainsi retrouvé son niveau de dépenses d'avant la crise tandis que les Allemands, venus en nombre sur la Côte d'Azur cette année, ont fait les beaux jours des magasins de mode. Quant à l'opération promotionnelle qui, traditionnellement, vient dynamiser les ventes estivales, elle a rencontré

un franc succès. Les petits cadeaux et les bons de réduction qui lui étaient attachés ont parfaitement joué leur rôle, stimulant la fréquentation des commerces et, de là, leurs ventes.

Le second souffle commercial de l'aéroport niçois ne s'est pas fait sentir que dans les seuls terminaux. Il a également bénéficié aux loueurs du Car Rental Center dont les flottes, certes allégées par rapport à 2019, ont beaucoup tourné. Là encore, comme dans les commerces, la dépense moyenne des clients est en hausse, ceux-ci préférant monter de catégorie quand les premiers prix venaient à manquer. C'est que, mus par la crainte de la Covid, de nombreux voyageurs ont évité les transports en commun et privilégié ainsi la voiture individuelle. Une attitude qui explique aussi la fréquentation conséquente des parkings proches du Terminal 2 durant tout le second semestre 2021.

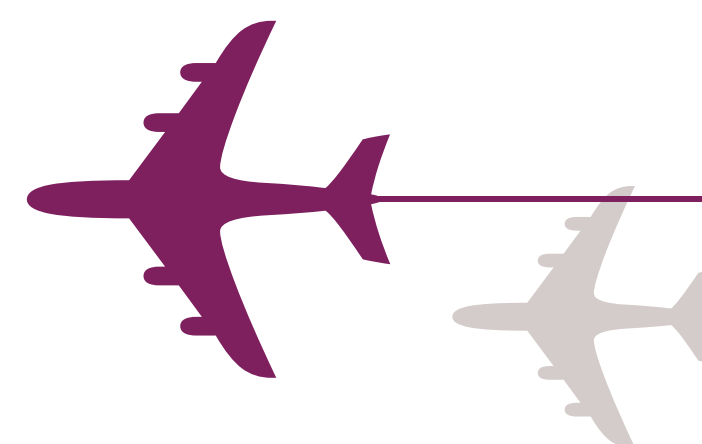


— LA CÔTE FAIT À NOUVEAU L'ÉVÉNEMENT

Il n'y a pas que les passagers qui sont revenus sur les parkings de l'Aéroport Nice Côte d'Azur. Les entreprises aussi. Longtemps en berne, l'activité événementielle a redémarré dès la rentrée avec des séminaires d'entreprises, des tournages et, point d'orgue de ce calendrier, l'opération d'Audi pour les 40 ans de la célèbre Audi Quattro. Venu avec plusieurs exemplaires de la TTRS, la RSQ3 ou encore l'e-tron GT, ses tout derniers modèles à transmission intégrale, le constructeur allemand a multiplié les essais presse et VIP au départ du parking G2, privatisé pour l'occasion pendant deux semaines, du 10 au 24 septembre.

Même son de cloche du côté de l'Aéroport Cannes Mandelieu. H16 Events, sa marque événementielle, a retrouvé quelque peu de l'éclat. Si Bugatti avait déjà suscité des espoirs de reprise dès le mois de mai, en choisissant le tarmac cannois pour tourner le clip de promotion de sa Chiron Super Sport, il a fallu attendre, là aussi, le dernier trimestre de l'année pour engranger vraiment les contrats. Les plus notables ? D'une part, le tournage, pour Amazon Prime, d'une

scène de la série Mammals, avec, comme têtes d'affiche, James Corden et Sally Hawkins, deux acteurs bien connus du public britannique. D'autre part, la convention presse internationale de Peugeot, le constructeur franc-comtois mobilisant pendant trois semaines le Hangar 16, le plus « design » de la plateforme, pour ses nouvelles 308 & 308 SW et les dizaines de journalistes qui, quotidiennement, sont venus les essayer.





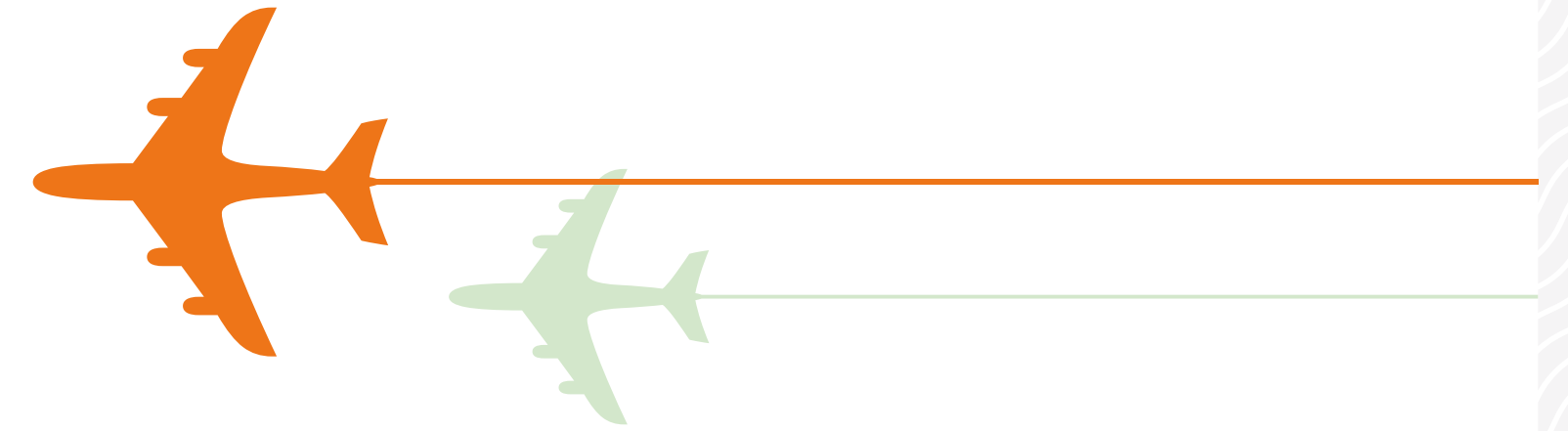
LE DÉVELOPPEMENT DURABLE PREND LES COMMANDES

Le système aéroportuaire formé par les plateformes niçoise, cannoise et tropéziennne est une chance pour la Côte d'Azur. Fortement impliqué dans la vie locale, générateur d'emplois, garant de la prospérité de toute une région, il est un lien fort et dynamique entre son territoire et le reste du monde. Un rôle qu'il entend jouer « durablement », en poursuivant son développement au service des Azuréens, tout en réduisant chaque année davantage son impact sur l'environnement. Un équilibre délicat qui passe, entre autres, par une grande étape : NetZero 2030, une démarche qui le mènera à la neutralité carbone sans compensation d'ici à la fin de cette décennie.

26 **Un Groupe**
au service de sa région

29 **Aéroports de la Côte d'Azur**
réduit encore les gaz

UN GROUPE AU SERVICE DE SA RÉGION



On ne le répètera jamais assez : les plateformes d'Aéroports de la Côte d'Azur participent pleinement à la vie du territoire qu'elles desservent. Les chiffres en témoignent : elles sont essentielles à son développement économique. Elles favorisent également l'épanouissement de millions de personnes, de ceux qui parcourent le monde avec curiosité à ceux qui partent retrouver des proches, en passant par les nombreux étudiants qui, chaque année, s'en vont poursuivre leur cursus à l'étranger sans pour autant couper totalement les ponts avec leur région d'origine. Ce sont là de bons moments ; il y en a, hélas, de bien pires. Et une nouvelle fois, les aéroports sont au rendez-vous. Pour faire rempart, via des contrôles stricts, contre la pandémie de Covid. Pour accompagner les bénévoles qui donnent de leur temps pour ceux qui en ont le plus besoin. Tout cela fait d'Aéroports de la Côte d'Azur une

entreprise un peu à part : une société privée, certes, mais encore et toujours au service du public.

UN GAGE DE PROSPÉRITÉ

On dit souvent du Groupe Aéroports de la Côte d'Azur et de ses plateformes niçoise et cannoise qu'ils jouent un rôle clé dans le développement des Alpes-Maritimes. Mais que pèsent-ils réellement dans l'économie locale ? C'est la question qui a été posée au cabinet Utopies qui, sur la foi d'une longue enquête menée sur la base de données 2019, soit la dernière année avant la pandémie de Covid, a rendu son verdict au printemps 2021. Et les chiffres sont éloquents ! Le système aéroportuaire azuréen est un pôle économique majeur avec 185 entreprises installées sur les deux aéroports, employant un total de 4 672 salariés.

Au-delà de sa valeur intrinsèque, Aéroports de la Côte d'Azur brille aussi par les richesses qu'il génère. Ainsi, les aéroports azuréens et les entreprises qui leur sont associées, soit parce qu'elles sont directement présentes sur l'un des sites, soit parce qu'elles en sont l'un des fournisseurs, sont à l'origine de 1,4 milliard d'euros de PIB (Produit Intérieur Brut) et de 20 586 emplois. Les retombées économiques liées à leurs passagers sont encore plus conséquentes. En 2019, elles étaient estimées à 82 490 emplois et 4,4 milliards d'euros de PIB. Il faut dire que les voyageurs ne regardent pas à la dépense, surtout quand ils viennent en avion privé. C'était le cas de 58 000 passagers en 2019. Et chacun d'eux a dépensé sur place 1 390 euros par jour en moyenne.

Au final, le poids économique des aéroports Nice Côte d'Azur et Cannes Mandelieu s'établit à 5,8 milliards d'euros de PIB et plus de 103 000 emplois. Une manne qui profite à la plupart des secteurs d'activités de la région : l'hôtellerie-restauration qui lui doit près de 18 000 emplois, le BTP, la santé, l'éducation, le commerce, les services aux entreprises... Enfin, il est important de noter également que les deux aéroports des Alpes-Maritimes rayonnent bien au-delà de leur département d'origine. En 2019 toujours, leurs passagers ont ainsi irrigué l'économie monégasque de 218 millions d'euros. Et l'effet « aéroports » se fait même sentir de l'autre côté de la frontière : nos voisins italiens lui doivent près de 1 100 emplois.

UN REMPART CONTRE LA COVID

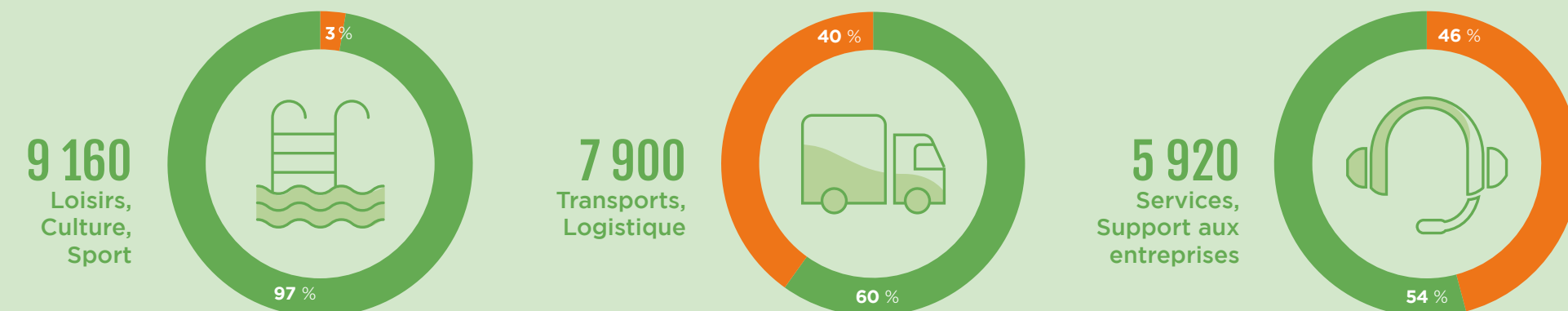
Les résultats de l'enquête Utopies installent sans conteste Aéroports de la Côte d'Azur parmi les locomotives de la vie socio-économique azurienne. Hélas, dans le même temps, ils mettent en relief les effets négatifs pour la région de la crise sanitaire et du ralentissement du transport aérien.

LES SECTEURS LES PLUS IMPACTÉS PAR L'ACTIVITÉ DE L'AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR



LES 6 PREMIERS SECTEURS IMPACTÉS, 75 % DES EMPLOIS SOUTENUS

- Secteurs impactés par l'activité de l'aéroport
- Secteurs impactés par les dépenses touristiques

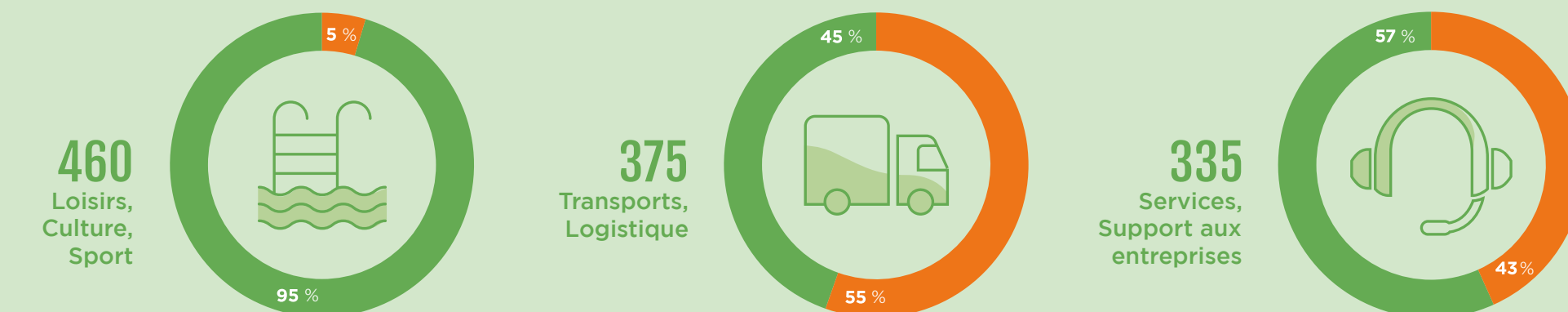



LES SECTEURS LES PLUS IMPACTÉS PAR L'ACTIVITÉ DE L'AÉROPORT CANNES MANDELIEU



LES 6 PREMIERS SECTEURS IMPACTÉS, 75 % DES EMPLOIS SOUTENUS

- Secteurs impactés par l'activité de l'aéroport
- Secteurs impactés par les dépenses touristiques





Fort heureusement, après une année 2020 difficile, l'activité aéroportuaire a repris de l'allant et le Groupe azuréen n'en joue que mieux son rôle de booster économique. La reprise du trafic commercial et, plus franchement, de l'aviation générale lui permet d'irriguer à nouveau son territoire. Il participe également à la reprise du marché de l'emploi. Gelés en 2020, dès le début de la pandémie, les recrutements ont en effet repris courant 2021, avec une cinquantaine de postes affichés au fil des mois.

La contribution d'Aéroports de la Côte d'Azur au quotidien de son territoire n'est pas seulement économique ; elle est aussi sociétale. Ainsi, en 2021, l'Aéroport Nice Côte d'Azur s'est-il retrouvé à la pointe du combat contre la pandémie de Covid notamment en protégeant ses salariés pour éviter autant que possible qu'eux et leurs proches contractent la maladie. En un an, il a été distribué au personnel 100 000 masques et diffusé huit versions différentes du livret de sensibilisation « Santé, sécurité et Covid-19 ». Non sans effet : l'entreprise n'a connu aucun cluster. Dans le même temps, l'aéroport niçois a pleinement joué son rôle « tampon » entre son territoire et les pays jugés à risque. Grâce à une antenne spécialisée, installée sur le rez-de-piste

du Terminal 1, des milliers de passagers venus de destinations « classées rouge », ont été testés tout au long de l'année, dès leur arrivée.

— DES MOYENS, DE L'ÉMOTION

La Côte d'Azur a ceci de particulier qu'en 2020, elle n'a pas connu un, mais deux fléaux ! À la Covid s'est malheureusement ajoutée, le 2 octobre, la tempête Alex. À l'époque, devant les dégâts effroyables subis dans l'arrière-pays niçois, l'Aéroport Nice Côte d'Azur avait immédiatement ouvert son tarmac aux hélicoptères assurant les secours et le Terminal 1 aux sinistrés et aux associations qui les accueillaient. Le temps a passé, mais le gestionnaire aéroportuaire azuréen n'en a pas pour autant oublié ceux qui, un an plus tôt, avaient tant perdu. Au début du printemps 2021, via sa Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur, il a accompagné le grand élan de solidarité dont ont bénéficié les victimes d'Alex, en apportant son concours financier à deux actions particulièrement remarquables. D'une part, la remise en état, menée sous la houlette des Rotary clubs de la Riviera, du canal de Fontan, un ouvrage qui irrigue les cultures de plus de 120 foyers de la

vallée de la Roya. D'autre part, l'acquisition d'un véhicule utilitaire pour l'association Week-Ends Solidaires et sa centaine de bénévoles, venus de toute la région pour aider les populations des trois vallées sinistrées (Tinée, Vésubie et Roya) à remettre en état leurs communes et leurs infrastructures.

Quand ce n'est pas le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur qui vient aux associations, ce sont les associations qui viennent à lui ! En 2021, l'ONG Aviation Sans Frontières a installé son antenne Côte d'Azur sur l'Aéroport Cannes Mandelieu. Elle s'est immédiatement mise à l'ouvrage, en lançant notamment le volet régional du programme national « Les Ailes du Sourire ». L'objectif de cette opération : proposer un baptême de l'air à des enfants souffrant d'un handicap moteur, cognitif, sensoriel ou social. Dès le printemps, grâce à l'aide de l'Union Aéronautique de la Côte d'Azur (UACA), Aviation Sans Frontières organisait ses premiers vols, offrant ainsi à des dizaines de jeunes une expérience pleine de découverte, de convivialité et d'émotion. Une belle initiative faite pour durer : une dizaine de séances sont déjà inscrites sur l'agenda 2022.

AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR RÉDUIT ENCORE LES GAZ

Apporter à son territoire, c'est contribuer à son développement, certes, mais de façon durable. Un objectif qui exige des engagements fermes et ambitieux en matière d'environnement. Aéroports de la Côte d'Azur les affiche et, plus encore, les applique depuis plusieurs années, à travers sa démarche NetZero 2030. En ligne de mire : la réduction des émissions de CO₂ sans compensation. Et les premiers résultats sont là.

UN ZÉRO POUR UNE BONNE NOTE

En 2021, l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez, l'une des trois plateformes gérées par Aéroports de la Côte d'Azur, a affiché en effet un bilan carbone à zéro. Il est ainsi devenu le premier aéroport français « carbone neutre sans compensation ». Une grande première qu'il doit à la conjugaison de deux

démarches parfaitement complémentaires. D'un côté, la réduction des émissions de gaz à effet de serre : 44 tonnes en moins depuis 2013, soit une baisse de 62 % des émissions directes, malgré un trafic en hausse de 22 % sur la période. De l'autre, l'absorption in situ des émissions résiduelles. Celle-ci passe par un puits de carbone naturel qui a vu le jour en 2019 avec la plantation de 1 100 arbres à l'orée de la piste tropézienne. Désormais, ce poumon vert capte les 17 tonnes de CO₂ générées annuellement par l'aéroport. Mieux : ses émissions résiduelles réduisant au fil des années, il piègera à terme une partie des gaz à effet de serre émis par les avions qui le visitent.

Si elle est la première au sein d'Aéroports de la Côte d'Azur à afficher un bilan carbone neutre sans compensation, la plateforme varoise ne sera pas la dernière. Les aéroports Nice Côte d'Azur et Cannes



Mandelieu ont également le « NetZero » pour objectif et entendent y parvenir en 2030 au plus tard. Une démarche qui, là aussi, nécessite la création de puits de carbone. Sauf que les aéroports niçois et cannois ne disposent pas des réserves foncières suffisantes. La solution ? La replantation de forêts sinistrées dans un périmètre de 45 kilomètres autour des aéroports, une surface couvrant intégralement la zone où les avions sont en phase d'atterrissage ou de décollage.

Cette régénération du patrimoine naturel régional s'appuie sur des conventions tripartites originales. Chacune associe une commune azurienne, le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur et l'Office National des Forêts. La première cède les parcelles concernées pour trente ans, le second finance leur revégétalisation et leur entretien, et le troisième gère les opérations de terrain. Après une première signature en 2020, l'opération a pris de l'ampleur en 2021, les communes de Carros (1 Ha et 800 plants), Séranon (0,9 Ha et 1 000 plants), La Tour-sur-Tinée (1 Ha et 1 000 plants), Le Muy (1,5 Ha et 1 400 plants) et Caille (1 Ha et 1 572 plants) adhérant au concept vertueux proposé par le gestionnaire d'aéroports niçois.

DE L'ÉNERGIE RECYCLÉE

En marge du développement de ses capacités d'absorption, Aéroports de la Côte d'Azur travaille encore et toujours à la décarbonation de ses activités. Non sans résultat ! En 2021, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a mis en place une solution visant à biffer d'un seul coup 700 tonnes de son bilan carbone annuel. Le mérite en revient à la toute nouvelle centrale de production thermique du Terminal 1. L'ancienne, avec ses trois chaudières, marchait au gaz naturel ; elle, elle fonctionne avec de l'électricité verte et de l'eau. De l'eau de vaisselle notamment ! Via une boucle d'eau tempérée, elle récupère en effet les calories des eaux usées d'Haliotis, la station d'épuration de la Métropole Nice Côte d'Azur. C'est ainsi que les bains, les douches, les vaisselles et les lessives de centaines de milliers de Niçois réchauffent désormais les personnels et passagers du Terminal 1. Aux beaux jours, le système bascule en mode climatiseur, récupérant cette fois les frigories des eaux particulièrement fraîches de la nappe phréatique du Var. En accueillant cette technologie innovante, Aéroports de la Côte d'Azur accélère un peu plus sa transition énergétique. Entamé à l'aube de ce siècle,



ce processus est déjà bien avancé. En témoigne la certification Airport Carbon Accreditation de niveau 4+ (ACA 4+) des trois aéroports azuréens. Leur performance est d'autant plus remarquable qu'ils ont été parmi les dix premiers aéroports dans le monde (les premiers en France et les troisièmes en Europe) à répondre aux critères particulièrement exigeants de l'ultime palier du programme de réduction des émissions de CO₂ imaginé par l'Airports Council International.

— FÉDÉRER LES ÉNERGIES

Présenté fin 2020, le niveau 4+ de l'Airport Carbon Accreditation est celui de la « transition ». Il exige notamment une baisse annuelle en valeur absolue de la masse globale du CO₂ produit directement par un aéroport et non plus de ses émissions en valeur relative « par passager ». La pollution doit donc décroître alors même que le trafic augmente. Un challenge réussi en 2019, dernière année de référence avant l'arrivée de la Covid, par les trois plateformes du Groupe, avec des volumes annuels en baisse de 4,4 % à Nice, 20 % à Cannes Mandelieu et 27 % à Saint-Tropez.

Mais l'ACA 4+ ne se gagne pas qu'avec des chiffres ; elle se nourrit aussi d'actes forts. Son référentiel impose d'agir au-delà de sa propre entreprise. Il commande, en effet, de sensibiliser l'ensemble des acteurs de la vie aéroportuaire à la lutte contre le réchauffement climatique et de favoriser leurs initiatives en la matière par des partenariats spécifiques. Une directive qu'Aéroports de la Côte d'Azur a parfaitement intégré tout au long de l'année. L'appel d'offres qui doit désigner les prochains assistants aéroportuaires niçois en est une parfaite illustration. Lancée en 2021, cette consultation comporte un volet environnemental particulièrement sélectif. L'objectif : décarboner encore un peu plus le tarmac niçois.

La bataille contre le CO₂ ne se joue pas qu'au sol ; elle se livre aussi dans les airs. En matière de gaz à effet de serre, un aéroport n'est en effet que le sommet de l'iceberg tandis que les avions qu'il reçoit, eux, en sont la base. Fort heureusement, leur impact environnemental est en constante diminution. Les motoristes s'y emploient ; les responsables de la navigation aérienne aussi. À Nice, par exemple, les travaux conjoints de la Commission consultative pour l'environnement de l'Aéroport Nice Côte d'Azur



et du Service de la Navigation Aérienne ont permis de raccourcir les procédures de décollage afin de diminuer la consommation et donc les émissions. L'altitude de passage des appareils sur la côte vers le nord, entre Antibes et l'aéroport, a été rehaussée afin de diminuer le bruit. Les nouvelles trajectoires des décollages qui entreront en service fin mars 2022, se traduiront ainsi par une diminution de la pollution sonore pour les riverains, des économies de carburant de plus de 130 tonnes par an et une réduction des émissions de CO₂ de 422 tonnes par an, soit l'équivalent de 46 trajets Nice-Paris en Airbus A320.

UN VOYAGE DANS LE FUTUR

Si ces évolutions sont précieuses, le transport aérien prépare surtout sa révolution. Pour lutter contre le réchauffement climatique, il s'ouvre à d'autres énergies que les fossiles, explore de nouveaux horizons. Une démarche de progrès dont Aéroports de la Côte d'Azur entend bien prendre sa part, en s'imposant toujours davantage comme le laboratoire de l'aéroport de demain. En faisant la promotion de la propulsion électrique, par exemple.

Il a ainsi accueilli par deux fois le Pipistrel Velis Electro, le premier avion électrique au monde à avoir reçu une certification de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

Cet avion léger d'origine slovène s'est posé une première fois à Nice, en septembre, pour embarquer le prince Albert II de Monaco. Au terme d'un vol de trente minutes au-dessus de sa principauté, le souverain monégasque est devenu le premier chef d'État à voler à l'électricité, sans bruit ni dégagement de CO₂. Une expérience qu'ont également vécue les élus du bassin cannois et les pilotes des aéroclubs de Cannes Mandelieu invités, en décembre, à découvrir le Velis Electro. Ce test d'une dizaine de jours a été organisé par l'aéroport cannois afin de promouvoir un appareil qui apporte une solution écologique pour les vols d'entraînement et les cours de pilotage. Aéroports de la Côte d'Azur en est tellement convaincu qu'il a profité de cette opération pour annoncer des mesures de soutien aux avions électriques. La plateforme cannoise s'équipera pour les accueillir dans les meilleures conditions et offrira à leurs propriétaires une réduction de 50 % sur les redevances d'atterrissage.



Autre piste particulièrement prometteuse en matière de propulsion : le carburant d'aviation durable. Il est issu le plus souvent de la valorisation des déchets organiques de l'agriculture ou de la restauration. Il est aujourd'hui fiable, performant et « propre » : il dégage 80 % de gaz à effet de serre en moins que le kérosène dont il est aujourd'hui le parfait complément, sinon le remplaçant idéal. L'expérience menée par Air France, TotalEnergies et Aéroports de la Côte d'Azur le démontre. Le 1^{er} octobre 2021, en clôture du Transition Forum, un forum économique international dédié à la décarbonation, ce trio a fait décoller le vol Nice-Paris AF 6235 avec, dans ses réservoirs, 30 % de biocarburant produit à partir d'huile de cuisson usagée. Une grande première pour un vol régulier domestique et une parfaite réussite, au niveau du bilan carbone notamment : trois tonnes de CO₂ en moins qu'un Nice-Paris traditionnel.

TOUT EN DOUCEUR

Avec l'avion électrique et le carburant d'aviation durable, Aéroports de la Côte d'Azur soutient des solutions concrètes pour la décarbonation du

transport aérien. Avec Urban V, il les invente. Lancée à Rome en octobre 2021, cette entreprise associe le Groupe azuréen à trois gestionnaires aéroportuaires italiens : Aeroporti di Roma, Aeroporto di Venezia (Gruppo SAVE) et Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna. Leur objectif commun : développer la mobilité aérienne urbaine à travers la réalisation de « vertiports ». Ces infrastructures innovantes accueilleront l'un des modes de locomotion les plus prometteurs du moment : l'avion électrique à décollage vertical (e-VTOL). Les actionnaires d'Urban V anticipent ainsi des liaisons rapides et décarbonées entre les aéroports et les principaux centres d'intérêt, économiques ou touristiques, du territoire.

En attendant que l'électricité donne des ailes à Aéroports de la Côte d'Azur, elle fait déjà rouler sa flotte de véhicules de service. En 2021, le parc de voitures et scooters électriques de l'entreprise s'est encore accru, au point qu'il a fallu créer une trentaine de bornes de recharge supplémentaires. Et puis, l'Aéroport Nice Côte d'Azur promet plus que jamais la petite reine de la mobilité douce : la bicyclette. En lui accordant, pour commencer, la place qu'elle mérite. L'aménagement en 2021 d'accès



spécifiques au niveau du bâtiment administratif a ainsi conclu un « plan vélo » qui aura vu, entre autres, la création de cinq nouveaux parkings à vélos pour un total de 130 places couvertes et sécurisées.

Des équipements qui ont très vite trouvé leur public. En premier lieu, au sein du personnel d'Aéroports de la Côte d'Azur où la bicyclette rencontre un succès grandissant. Et ce n'est sans doute qu'un début. En tout cas, l'opération GoodWatt, menée en fin d'année avec l'entreprise parisienne Mobilités Demain, le laisse espérer. Pendant tout un mois, une vingtaine de salariés se sont vu confier des vélos électriques pour couvrir le trajet travail-domicile. Les retours ont été si encourageants que le Groupe aéroportuaire azuréen a décidé de prolonger l'expérience en acquérant, début 2022, deux vélos électriques pour les prêter gracieusement, par roulement d'une semaine, à ses collaborateurs.

— UNE ORGANISATION DIFFÉRENTE

La problématique des trajets travail-domicile a une autre réponse : le télétravail. Parce que la situation sanitaire l'y a encouragé, voire l'y a obligé une

partie de l'année, Aéroports de la Côte d'Azur y a largement recouru en 2021, avec 3 700 journées télétravaillées par 150 collaborateurs au total. Une expérience qui s'est révélée positive, tant au niveau de l'entreprise que du personnel concerné. À condition de mixer télétravail et présentiel pour préserver au mieux « la communauté de travail », ce sentiment d'appartenance à une équipe qui donne du sens et de la valeur à l'implication de chacun, la formule a de l'avenir au sein du Groupe. Elle sera même favorisée par un accord spécifique, au sein des établissements niçois et cannois, sa négociation avec les représentants des salariés ayant démarré dans les dernières semaines de 2021.

— À L'ÉCOUTE DE LA POPULATION

Si la décarbonation reste l'objectif prioritaire de sa démarche NetZero 2030, Aéroports de la Côte d'Azur a bien d'autres objectifs en matière de développement durable. Les nuisances sonores par exemple, une thématique particulièrement sensible pour les aéroports de Cannes Mandelieu et Nice, vu leur intégration dans le tissu urbain. En un quart de siècle de concertation avec les



riverains, les deux plateformes ont fait d'énormes progrès en la matière. Mais elles s'efforcent d'aller plus loin, à l'image de l'Aéroport Cannes Mandelieu qui, en décembre 2021, à travers sa Commission consultative pour l'environnement, a adopté des mesures particulièrement strictes pour limiter les nuisances occasionnées par les « tours de piste », ces vols d'entraînement autour de l'aéroport chers à l'aviation légère et aux écoles de pilotage. Ils seront fortement limités pour les avions non basés, surtout s'ils ne sont pas munis de silencieux. Quant aux avions cannois, ils s'en verront privés du 15 juin au 15 septembre, le dimanche et les jours fériés, de 12 à 15 heures. Enfin, de nouvelles restrictions s'appliqueront à l'ensemble des pilotes, pour les tours de piste « basse altitude » (moins de 500 pieds). Ces dispositions doivent à présent recevoir l'approbation du ministère de tutelle avant leur application, au printemps 2022.

La diminution du taux de particules ultrafines dans l'air est un autre combat cher au Groupe azuréen. Il suit ainsi avec un vif intérêt les travaux d'AtmoSud, l'association chargée de la surveillance de la qualité de l'air dans la région Sud. En 2020, elle avait mesuré en continu, pendant dix mois, les émissions de

particules fines sur l'Aéroport Nice Côte d'Azur. Un an plus tard, elle a rendu ses conclusions : si le trafic aérien est source de pollution, son influence n'est pas aussi grande qu'on pourrait le penser de prime abord. La mobilité des personnels et des voyageurs, les livraisons des commerces, la maintenance des infrastructures et l'assistance au sol ont aussi leur part de responsabilité. Un constat qui valide les choix environnementaux passés et présents de l'aéroport niçois, du financement du tramway à la nouvelle centrale de production thermique du Terminal 1, en passant par les navettes électriques et les éclairages à très basse consommation d'énergie.

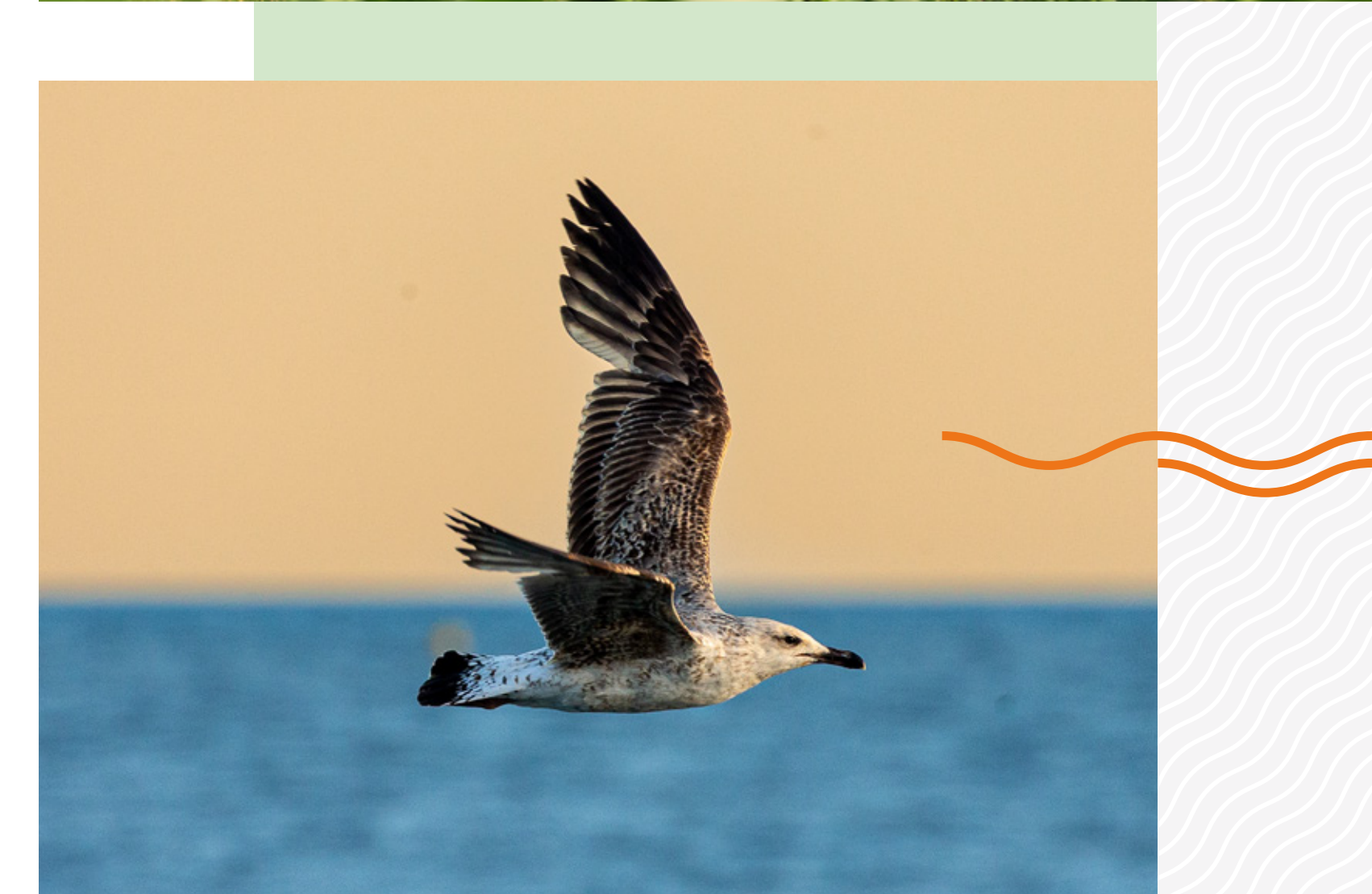
Autre sujet sensible : la biodiversité. Chacun des aéroports azuréens abrite un écosystème riche et varié. Une nature fragile qui a besoin d'être protégée. Pour y veiller, Aéroports de la Côte d'Azur s'est assuré du soutien d'une association experte en la matière : Aéro Biodiversité. Début 2021, l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez a adhéré, pour trois ans, à cette association qui s'est donné pour mission d'évaluer, améliorer et promouvoir la biodiversité aéroportuaire. Dès le mois d'avril, aidée par plusieurs salariés tropéziens, elle a multiplié les visites sur site pour recenser les habitats et les espèces animales

présentes sur les espaces naturels de l'aéroport. On ne soigne que mieux ce que l'on connaît bien. Satisfait de ces premières actions, le Groupe aéroportuaire azuréen a décidé d'étendre ce partenariat à Nice Côte d'Azur dès 2022.



UN SOUTIEN DE POIDS

L'environnement, pilier du développement durable, est la priorité du Groupe Aéroports de la Côte d'Azur. Et il le prouve au quotidien en mobilisant d'importants moyens humains, matériels et financiers pour réduire autant que se peut son empreinte écologique. Il le fait avec d'autant plus de conviction qu'il sait bénéficier de l'adhésion de ses actionnaires, à commencer par le premier d'entre eux : Atlantia, pilier d'Azzurra, le consortium qui détient les deux tiers du capital du gestionnaire aéroportuaire azuréen. Ce géant italien se positionne aujourd'hui comme l'un des leaders européens de la mobilité durable. Un statut qu'il entend défendre à travers chacune de ses nombreuses filiales dans le monde. C'est la raison pour laquelle, en 2021, il a convié leurs principaux managers à Milan, pour un cycle de formation de très haut niveau dédié au développement durable. L'idée : forger chez ces managers une culture « développement durable », solide et performante, afin que, de retour dans leurs directions respectives, ils la propagent au sein de leurs équipes. Pas moins de six Niçois, le Président du Directoire Franck Goldnadel en tête, ont participé à cette opération. Et tous en sont revenus plus que jamais convaincus de l'importance de toutes les actions et innovations environnementales menées par le gestionnaire d'aéroports azuréen.





LA QUALITÉ FRANCHIT DE NOUVEAUX PALIERS

Malgré les turbulences que rencontre le transport aérien depuis le début de la pandémie de Covid, Aéroports de la Côte d'Azur conserve ce cap qui, depuis toujours, guide son action : la satisfaction client. En 2021, il a multiplié les chantiers et les nouveautés pour offrir aux passagers comme aux compagnies qui les transportent, un service de qualité et des infrastructures performantes. Des efforts qui concernent l'ensemble de son activité, des pistes aux terminaux, de la sûreté aux FBO, en passant par la sécurité des aéronefs et internet.

38 **Voyager**
l'esprit tranquille

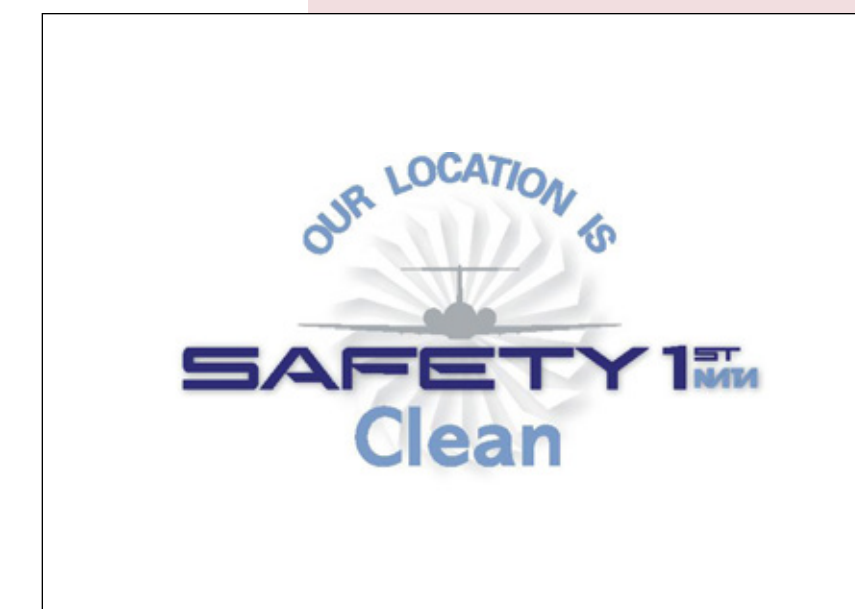
43 **Nice Côte d'Azur**
booste ses performances

VOYAGER L'ESPRIT TRANQUILLE

S'il est une exigence partagée par tous les passagers, c'est bien la sérénité. Or, elle a été menacée, depuis mars 2020, par l'une des plus terribles pandémies que le monde ait connues. Elle est toujours au cœur des priorités quotidiennes de tous les professionnels qui rivalisent de rigueur et de vigilance pour que l'avion reste le plus sûr des moyens de locomotion. Conscient de tous ces risques et de son rôle pour en préserver passagers et personnels, Aéroports de la Côte d'Azur ne cesse jamais de consolider ses acquis, de développer de nouvelles compétences, d'accueillir des équipements dernier cri pour assurer la santé, la sûreté et la sécurité de tous ceux qu'il accueille. Et 2021 n'a pas failli à la règle...

UNE POLITIQUE SANITAIRE CERTIFIÉE

Pas facile de voyager le cœur léger en ces temps de pandémie. Du jour au lendemain, avec la Covid, un simple déplacement pouvait vous faire, en effet, courir des risques pour votre santé. Pour rassurer les voyageurs et assurer la relance de son activité, Aéroports de la Côte d'Azur s'est donc appliqué très rapidement à restaurer la confiance de ses hôtes en leur garantissant un haut niveau de sécurité sanitaire. Pour matérialiser cette promesse, quoi de mieux qu'une certification ? Le gestionnaire a donc soumis sa plateforme niçoise au référentiel de l'ACI Airport Health Accreditation, un outil mis en place par l'Airports Council International pour évaluer les mesures sanitaires déployées en aéroport. L'ensemble de son dispositif anti-Covid, de la désinfection des infrastructures à la distanciation physique, en



passant par la protection des personnes ou encore la création d'un centre de dépistage, a été jugé à l'aune de 120 questions différentes. Et le verdict est tombé début 2021 : l'aéroport niçois devenait le second en France à afficher le label sanitaire.

Pour rassurer sa clientèle, Sky Valet, la filiale FBO du groupe azuréen, a mené la même démarche que l'aéroport niçois : une politique sanitaire rigoureuse et une certification pour en témoigner. C'est ainsi que, de Saint-Tropez à l'Espagne, en passant par le Portugal, un grand nombre de ses escales se sont confrontées au cahier des charges du « Safety 1st Clean ». Cette certification sanitaire a été développée par la National Air Transportation Association (NATA), l'une des institutions américaines en matière d'aviation générale. Son référentiel est exigeant ; le pari ne s'en est pas moins avéré gagnant. À l'approche de la haute saison, les seize bases qui ont postulé au précieux label ont toutes réussi leur examen de passage. Un succès qui atteste concrètement de leur extrême vigilance face à la Covid.

— SANS LAISSER DE TRACES

La prise en compte de la sécurité sanitaire par le monde aéroportuaire favorise une technologie en plein essor : le « sans contact ». Un phénomène auquel l'Aéroport Nice Côte d'Azur est particulièrement attentif. Ainsi, le 6 décembre, il a lancé l'expérimentation auprès de la clientèle d'Air France et d'Air Corsica, d'une nouvelle borne d'enregistrement en libre-service développée par ses services techniques et informatiques ainsi que EASIER, leur partenaire. Sa particularité : le passager en prend les commandes à distance, via son smartphone, en scannant tout simplement un QR Code. Il peut alors choisir sa compagnie, procéder aux modalités d'enregistrement, bagages inclus, et imprimer cartes et étiquettes. Ce système a parfaitement répondu aux attentes de ses concepteurs : il s'est avéré simple à utiliser, efficace et parfaitement sécurisé. Des avantages qui s'ajoutent au bénéfice majeur du « sans contact » : l'innocuité.



DES POSTES DE CONTRÔLE DE SÛRETÉ TOUJOURS PLUS EFFICACES

Si la sécurité sanitaire est essentielle à la tranquillité des passagers et des personnels qui les accueillent, la sûreté l'est tout autant. Elle ne cesse de s'améliorer au fil des années. Les performances enregistrées sur les postes inspection filtrage de l'Aéroport Nice Côte d'Azur reflètent parfaitement cette évolution. En 2021, la durée moyenne de passage sur ces points de contrôle a été de quatre minutes par passager. Mieux : au plus fort de l'affluence estivale, le seuil critique des dix minutes au-delà duquel la qualité de service est jugée dégradée, n'a jamais été franchi.

Pour parvenir à une telle fluidité, la plateforme niçoise a parié sur trois leviers : le bon sens, une nouvelle organisation et l'apport de la technologie. Le bon sens ? De nouvelles tables de préparation, plus longues que les précédentes, ont permis aux voyageurs de satisfaire à leurs obligations bien en amont des contrôles. L'organisation ? Au début de l'été, la Direction de la sécurité et de la sûreté a intégré l'APOC, le centre de contrôle opérationnel de l'aéroport, pour suivre les flux passagers en

temps réel et adapter ainsi en permanence ses moyens humains et matériels. La technologie ? Le parc d'analyseurs de chaussures, des équipements permettant la détection automatique des explosifs sans que les voyageurs aient besoin de se déchausser, a été complété pour que chaque PIF du Terminal 2 en soit équipé.

DE LA TECHNOLOGIE ET DE L'HUMAIN

Il n'y a pas que le contrôle des passagers à gagner en rapidité et en fiabilité. Celui des bagages suit le même chemin, grâce à des équipements toujours plus efficaces. Le troisième EDS (Explosive Detection System) nouvelle génération, implanté en avril 2021 au sein du Terminal 2-2, en est le parfait exemple. Ce tomographe scanne les valises en couleur, en haute résolution et en trois dimensions. L'inspection est ainsi plus minutieuse. En outre, il procède à son propre diagnostic, avec une précision et une fiabilité extrêmes. Il ne sollicite ainsi le contrôle visuel de l'agent que s'il croit détecter une menace. Résultat : il peut traiter près de 1 000 bagages à l'heure. Son déploiement clôt le programme de mise en



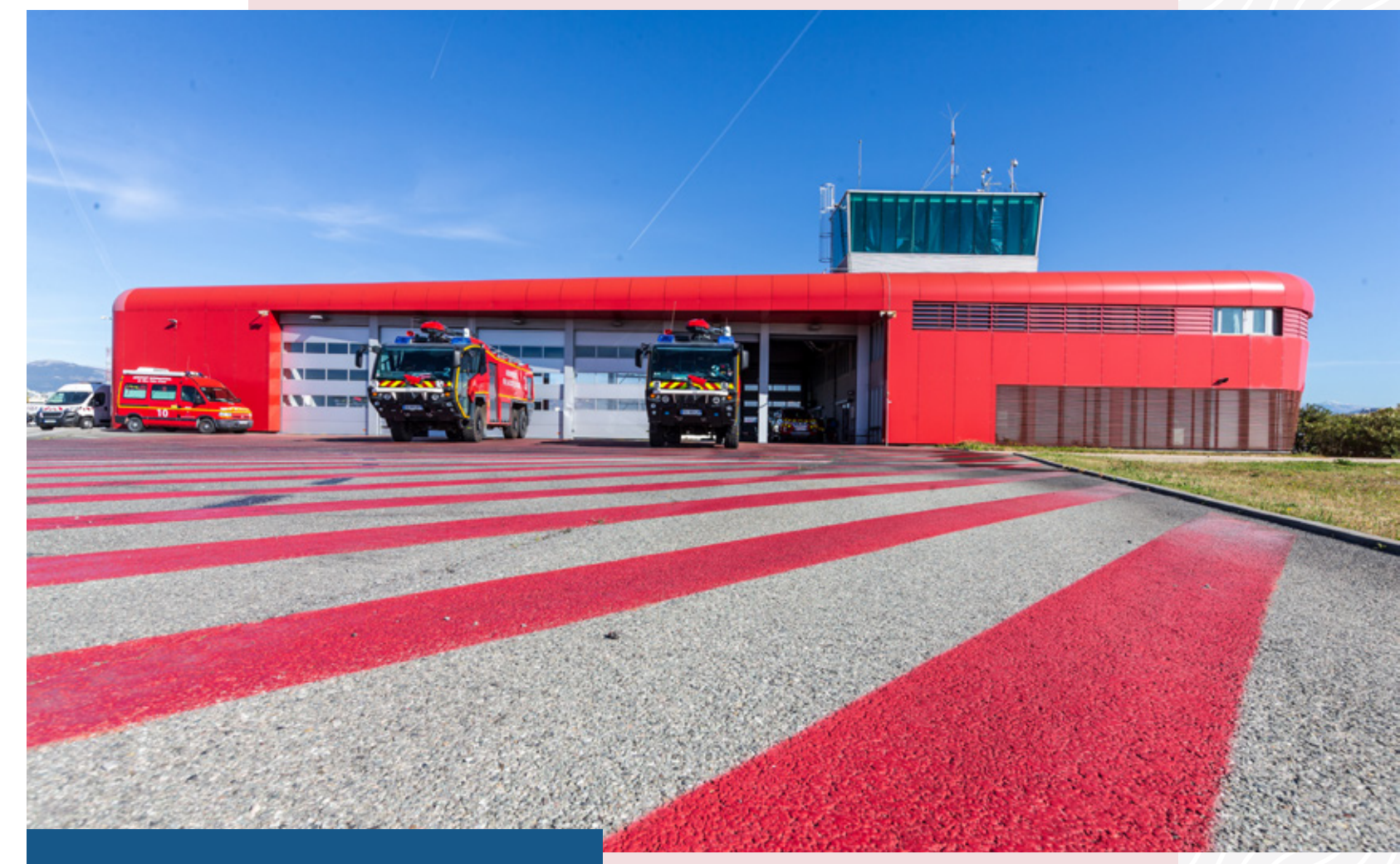
conformité réglementaire des tri-bagages de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, entamé en 2014 avec les installations du Terminal 1. Désormais, l'ensemble de la plateforme niçoise répond aux critères les plus exigeants en matière de détection d'explosifs dans les bagages en soute.

D'autres équipements high-tech sont en approche comme, par exemple, MorphoWave, un système de contrôle des accès, sans contact, via les empreintes digitales dont l'essai est programmé pour début 2022. Le renforcement de la protection périmétrique de l'Aéroport Nice Côte d'Azur est également à l'étude. La plateforme niçoise est d'ailleurs la première en France à avoir testé Difense, un nouveau dispositif anti-intrusion autonome grâce à l'énergie solaire. Démarrée durant l'été 2021, cette expérimentation va se poursuivre jusqu'au printemps 2022. Mais il y a des cas où les machines ne remplaceront jamais l'homme, sa vigilance et son sens de l'observation. Un constat qui a conduit l'Aéroport Nice Côte d'Azur à promouvoir tout au long de l'année la « culture de sûreté » au sein des personnels. Elle a ainsi multiplié les actions : diffusion d'un aide-mémoire dédié aux numéros d'urgence, rappel des bonnes pratiques, formation à la détection de la radicalisation et distribution d'un guide de sensibilisation. Autant

d'initiatives qui ont permis aux salariés de développer ou de consolider l'ensemble des connaissances, des engagements et des attitudes leur permettant de contribuer à la sûreté de leur lieu de travail.

— QUAND LE CIEL FAIT DES SIENNES

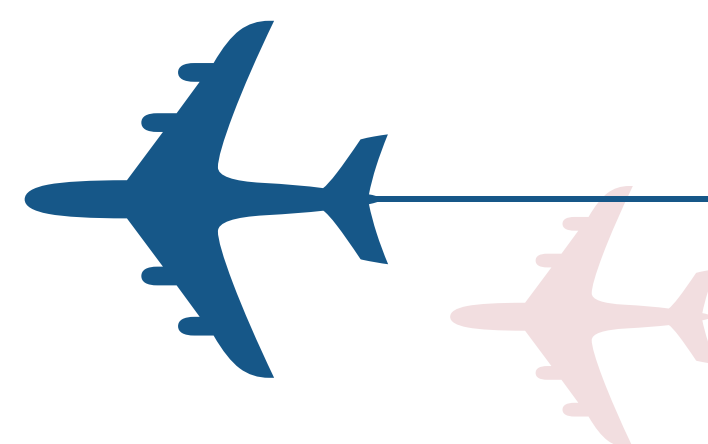
Outre la sécurité sanitaire et la sûreté, il y a un troisième levier à actionner pour garantir la sérénité des passagers : la sécurité des aéronefs. Elle aussi progresse constamment, aidée en cela par des équipements toujours plus performants. C'est le cas, par exemple, du cinquième et dernier Véhicule d'Intervention Mousse (VIM) réceptionné par le Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA) de l'Aéroport Nice Côte d'Azur. En service depuis le 3 juin, ce monstre tout juste sorti des ateliers de Rosenbauer, avoue 30 tonnes et embarque 9 000 litres d'eau, 750 litres d'émulseur et 250 kilos de poudre extinctrice. Une charge utile qui ne l'empêche pas d'atteindre n'importe quel point de la piste en moins de trois minutes, comme l'exige la réglementation internationale. La clé de ce prodige : 750 chevaux sous le capot !



Dans un tout autre registre, le radar laser de type lidar Doppler installé sur l'Aéroport Nice Côte d'Azur, marque aussi un net progrès dans la sécurité des avions et de ceux qu'ils transportent. Mis en service au printemps par Météo France, ce matériel permet d'anticiper les variations brusques du vent, un phénomène auquel la plateforme niçoise, en raison de sa proximité avec la mer, les montagnes et la plaine du Var, est particulièrement sensible. Les effets de cisaillement et les turbulences qui en découlent affectent principalement les phases d'atterrissage, en déportant les appareils, obligeant parfois les pilotes à remettre les gaz. Désormais, ces derniers en sont alertés dix minutes avant et peuvent modifier leur approche, évitant ainsi des manœuvres délicates qui, pour leurs passagers, se traduisent par une vive poussée de stress et d'inconfort.

Mais en matière de sécurité, comme pour la sûreté, la technologie ne peut pas tout et, cette fois encore, l'humain la complète parfaitement. L'agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne l'a bien compris, elle qui a imposé une nouvelle méthode d'analyse pour réduire encore davantage les risques de sortie de piste : le GRF ou Global Reporting Format. Elle impose aux gestionnaires d'aéroport

une vérification visuelle et régulière de l'état de la surface de leurs pistes. C'est ainsi que, depuis le 12 août, les coordonnateurs opérations pistes de l'aéroport niçois circulent plusieurs fois par jour sur le tarmac et transmettent sans délai leur rapport aux contrôleurs aériens. Cette veille se fait même plus intense lorsque les conditions météo (neige, pluie ou verglas) sont susceptibles de dégrader la glissance des pistes. L'expression « ouvrir l'œil », chère aux équipes de sûreté et de sécurité, retrouve ici tout son sens.



NICE CÔTE D'AZUR BOOSTE SES PERFORMANCES

Faire d'une épreuve, une promesse d'avenir : tel a été, en 2021, le pari d'Aéroports de la Côte d'Azur. Bénéficiant de la confiance des marchés financiers, il a pu investir avec sérénité dans ses infrastructures, du tarmac aux terminaux, ses systèmes informatiques et jusque dans son image, portée désormais dans le monde entier par un nouveau site internet, plus riche que jamais. Ainsi, loin de subir la crise sanitaire, il a bouclé de nombreux projets lancés avant la Covid et préparé de la meilleure des manières la reprise annoncée du transport aérien.

UNE PISTE DE VELOURS

La piste est au cœur de la vie d'un aéroport. Elle doit être irréprochable pour assurer la sécurité des aéronefs et de leurs passagers. Aéroports de la Côte d'Azur veille donc sur les siennes avec la

plus grande rigueur. C'est ainsi qu'il a profité de la basse saison, entre novembre et la mi-décembre 2021, pour lancer l'entretien annuel des deux pistes niçoises. Une opération aux allures de routine. Bien plus spectaculaire, la cure de jouvence de la piste nord ! Elle a été menée tambour battant, entre le 4 et le 30 janvier 2021. On peut même parler d'un chantier exemplaire, tant sur le plan technique que d'un point de vue environnemental.

La preuve par trois... Primo, 20 % des milliers de tonnes de déblais générés par le rabotage de l'ancienne piste, soit 5 000 tonnes de matériaux environ, ont ainsi été recyclés directement sur le chantier. Le reste a nourri des travaux sur le réseau routier et le remblaiement de pistes forestières. Secundo, les deux tiers des 40 000 tonnes d'enrobé nécessaire à la nouvelle piste ont été produits sur place, grâce à l'installation d'une centrale de



production d'enrobé à l'orée du tarmac niçois. Une solution qui a évité une noria de camions et les nuisances qui les accompagnent : pollution, bruit, encombrement du réseau routier... Tertio, l'aéroport niçois bénéficie désormais d'une piste « durable » : elle est plus solide que jamais, avec une durée de vie de dix ans au minimum. Pour parvenir à un tel résultat, il n'y a qu'une solution : éviter au maximum les joints qui relient les bandes d'enrobé entre elles. Parce qu'ils sont, entre autres choses, perméables aux eaux de pluie, ils fragilisent en effet l'ensemble de la structure. Il convient donc de dérouler les bandes les plus longues et les plus larges possibles afin de limiter ces « raccords ».

Sur le papier, cela paraît simple. Sur le terrain, c'est on ne peut plus délicat car, pour conserver une parfaite homogénéité, le revêtement doit être impérativement posé d'un seul tenant. Dans ces conditions, la chaîne d'approvisionnement doit être tout à fait fiable et les équipes mobilisées sur de longues séquences, alternant jour et nuit. Malgré la complexité de l'opération, tous ces protagonistes se sont montrés à la hauteur. Ils ont notamment abattu vingt heures de travail non-stop et traité 10 000 tonnes d'enrobé pour réaliser la couche de

base de chacun des deux tronçons centraux, larges de dix-huit mètres et longs de plus d'un kilomètre. Mais le résultat est à la hauteur de la tâche : avec ses six bandes – impossible de faire mieux, sauf à interrompre le trafic sur l'ensemble de l'aéroport –, la nouvelle piste nord a quelques belles années devant elle.

DE PART ET D'AUTRE DE LA PROM'

Du côté des infrastructures, l'année 2021 a été également mise à profit pour améliorer encore la qualité du Terminal 1. Facilités par la fermeture de l'aérogare, les chantiers d'amélioration se sont multipliés. Ils ont porté sur le remplacement des gaines de distribution de la climatisation, la sonorisation ou bien encore le tri des bagages. Côté piste, en revanche, cela a été du lourd ! Au menu : la réalisation des nouvelles passerelles 14 et la réfection des postes avions « au large » 16 et 18. Ces derniers se sont vus équipés de dalles en béton réduisant l'impact des contraintes statiques du stationnement des avions et augmentant ainsi leur durée de vie. Du durable, encore et toujours.



Fin 2021, la rénovation de l'aire de trafic du Terminal 1, un programme ambitieux lancé en 2019, s'est poursuivie avec le démarrage d'une nouvelle et dernière tranche de travaux. Elle concernait cette fois le renforcement des postes 10, 12 et 14. Bouclée en février 2022, quelques semaines avant la réouverture de l'aérogare, elle permet à cette dernière de répondre aujourd'hui aux standards les plus élevés en matière d'infrastructures aéronautiques.

Un autre chantier est entré dans sa dernière ligne droite en 2021 : celui d'Airport Promenade, le complexe immobilier initié par Aéroports de la Côte d'Azur. Implanté face à l'aéroport niçois, à l'entrée de la promenade des Anglais, dans la continuité du pôle de l'Arénas, ce programme à l'architecture élégante, labellisé haute qualité environnementale, associe trois bâtiments. L'un accueille 27 logements destinés aux services de l'État (GTA, DGAC et Météo France). Il a été livré le 16 décembre dernier. Les deux derniers, dédiés aux commerces et bureaux pour l'un, et à l'hôtellerie haut de gamme (via la chaîne Sheraton) pour l'autre, suivront au printemps.

L'APOC PREND SON ENVOL

L'APOC (Airport Operations Center) a aussi eu sa part de travaux. Il a été agrandi en fin d'année en vue de l'intégration en son sein des collaborateurs du Département mobilité et stationnement. Mais, pour le centre de contrôle opérationnel de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, l'année 2021 a surtout été celle du rodage. Inauguré en décembre 2020, il est monté en puissance tout au long de l'année. Il s'est notamment enrichi de nouvelles applications informatiques comme le SMAN (Surface Manager), un outil d'information des mouvements de la plateforme et des informations côté piste, ou bien encore le tout nouveau système de management des ressources aéroportuaires qui, comme son nom l'indique, permet une gestion optimisée de l'ensemble des ressources aéroportuaires, des banques d'enregistrement aux postes de stationnement avions.

Le bilan des douze premiers mois ? La réunion sur un seul et même site des différents services opérationnels de la plateforme, des opérations pistes aux tri-bagages en passant par les terminaux, donne déjà d'excellents résultats. En effet, le partage de l'information en temps réel via entre autres



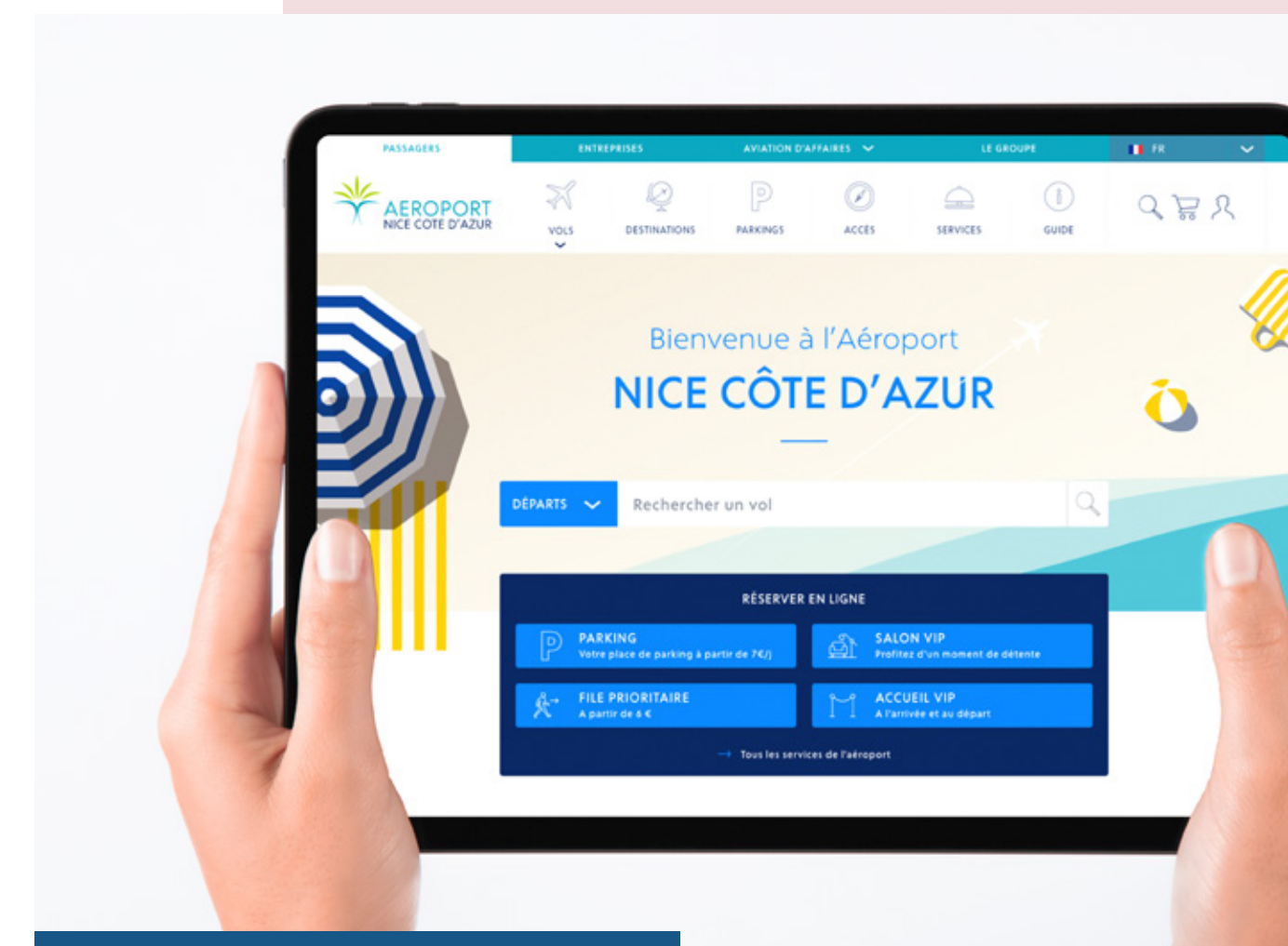
l'hyperviseur, un outil qui centralise sur une seule et même interface toutes les données impactant l'exploitation, profite pleinement aux équipes. Elles peuvent mieux coordonner leurs interventions et les déclencher avec une réactivité record. Celles-ci s'en trouvent beaucoup plus efficaces. Ainsi, lorsque le transport aérien sera revenu à son niveau d'activité d'avant la crise sanitaire, l'aéroport niçois pourra gérer son trafic avec des performances accrues.

— DES PASSERELLES ENTRE L'AÉROPORT ET SES PASSAGERS

Révéle au printemps, le nouveau site internet nice.aeroport.fr aurait pu, lui aussi, s'appeler « hyperviseur », tant il donne une vision large et pertinente de l'offre de l'Aéroport Nice Côte d'Azur. Il est bien plus complet que son prédécesseur, tant au niveau des contenus que des fonctions qu'il autorise. L'internaute n'en est que plus à son aise pour découvrir l'actualité de la plateforme, choisir sa prochaine destination, réserver son parking, profiter de promotions et d'avantages sur les services de l'aéroport ou, lors de sa visite, dans les commerces. Toutes les destinations au départ de Nice profitent

de leur propre page remplie d'informations utiles : les formalités administratives, les différentes liaisons entre l'aéroport d'arrivée et le centre-ville, les principaux sites et activités qui attendent le voyageur. Un moteur inspirationnel aide également les indécis à trouver le voyage qui colle le mieux à leur situation – en famille, en couple, entre amis... – et à leurs envies : la culture, la fête, la plage... Quelques clics suffisent pour obtenir une sélection convaincante et décider dès lors de ses prochaines vacances.

S'il a changé sur le fond, le site de l'aéroport niçois a également fait sa mue côté forme. Il a adopté un graphisme innovant, dans l'esprit « flat design », ce style moderne et épuré, tout aussi attrayant qu'efficace. Bleu, orange, ocre : les couleurs du Sud habillent l'ensemble des pages, tandis que de nombreux motifs originaux leur donnent un parfum de farniente, en évoquant les vagues de la Méditerranée, les parasols de la promenade des Anglais ou encore les reliefs des Alpes d'Azur. Une charte graphique qui a fait école : on l'utilise désormais pour tous les supports de communication d'Aéroports de la Côte d'Azur. Comme, par exemple, la toute nouvelle application pour smartphone. Apparue en même temps que le site, largement



optimisée à l'automne, elle est plus spécialement destinée aux membres du Club Airport Premier. Ces grands voyageurs y trouvent en effet de quoi organiser leurs nombreux déplacements : réservation en ligne des parkings, arrivées et départs du jour ou bien alertes de trafic.

— DES FINANCES CONSOLIDÉES

Pour mener à bien ses ambitions, il faut en avoir les moyens. Ainsi, perpétuellement guidé par un objectif d'optimisation des coûts, Aéroports de la Côte d'Azur a travaillé tout au long de l'année à assurer la continuité de son activité comme de son développement. Le Groupe a ainsi continué d'activer toutes les mesures gouvernementales dont il bénéficiait, notamment le recours au chômage partiel. Cela s'est traduit par un accord d'Activité Partielle de Longue Durée (APLD), mis en place à compter du 1^{er} janvier 2021 pour une période de trois ans.

La société a veillé en toutes circonstances au parfait équilibre entre la maîtrise de ses coûts et l'évolution du trafic, comme en témoigne, par exemple, la

réouverture partielle du Terminal 1 qui a permis de gérer le pic d'activité de la haute saison, du 21 juillet au 12 septembre avec les renforts de contrôles sanitaires en vigueur.

Pour préparer l'avenir, Aéroports de la Côte d'Azur, grâce à la mise en place d'un nouvel outil de gestion des actifs, a pu contrôler les dépenses d'investissements associées aux projets de maintien de potentiel, tout en garantissant avec certitude la sécurité et la fonctionnalité de ses infrastructures. Malgré une période délicate, le Groupe a pris la responsabilité de poursuivre son programme d'investissement relatif à la réduction des émissions de CO₂ afin de tenir son engagement « NetZero carbone, sans compensation en 2030 ».

— SÉCURISATION DE LA TRÉSORERIE : UNE EXIGENCE DE RÉSILIENCE

Enfin et en matière de financements, Aéroports de la Côte d'Azur a fait deux choix importants. D'une part, il a contracté 150 millions d'euros d'emprunts à long terme, dont 90 millions

d'emprunts obligataires, dans l'objectif de donner de la maturité à ses financements.

D'autre part, il a décidé de rembourser intégralement, ses prêts garantis par l'État de 67 millions d'euros.



COMPOSITION DU CONSEIL DE SURVEILLANCE ET DU COMITÉ EXÉCUTIF 2021

CONSEIL DE SURVEILLANCE

14 membres nommés pour 3 ans

Monique Agier
Pierre Benoist D'Anthenay
Eric Ciotti
Elisabetta De Bernardi Di Valserra
Christian Estrosi
Fanny Grillo
Bernard Kleynhoff (*Président*)
Sabine Le Gac
Jean Mouton
Marco Piccinini
Dorothee Pineau
Jean-Pierre Savarino
Catia Tomasetti
Marco Troncone (*Vice-Président*)

CENSEURS AUPRÈS DU CONSEIL DE SURVEILLANCE

Pierre Aubouin
Giovanni Cavallaro
Sophie Vatrican

REPRÉSENTANTS DU COMITÉ SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

Laurence Schannès
Alain Cammas
Julien Calvano
Julie Ricadat

COMITÉ EXÉCUTIF (COMEX)

Président du Directoire
Franck Goldnadel

Membres du comité exécutif

Isabelle Baumelle
Valérie Broutin
Philippe Caseneuve *
Corinne Cousseau
Anne-Cécile Gibault
Frédéric Gozlan
Jean-François Guitard
Nicole Serruya *
Filip Soete

* *membres du directoire*



Document édité par Aéroports de la Côte d'Azur - Direction de la Communication • Directeur de la Publication : Franck Goldnadel - Président du Directoire • Directeur de la Rédaction : Hélène Navarro - Directrice de la Communication / Agnès Martane - Responsable édition • Photographies : Aéroports de la Côte d'Azur, Jérôme Kélagopian, Jean-François Romero, Axel Bastello/Palais princier, Utopies, the goodclick, Didier Bouko, Courchevel tourisme • Conception : David Beaud - UX/UI designer • Impression : SICA • Traduction : Raptrad • Edition juillet 2022 • disponible sur : www.nice.aeroport.fr

