

La lettre AUX RIVERAINS

N°66 AVRIL 2021



P4 NETZERO 2030 : AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR REBOISE LES FORÊTS
SINISTRÉES DES ALPES-MARITIMES **P7** UNE SÉCURITÉ SANITAIRE CERTIFIÉE
P8 BILAN 2020 : NICE CÔTE D'AZUR PRÊT POUR L'APRÈS **P11** NUISANCES
SONORES : UN PLAN D'ACTION FINIT, UN AUTRE COMMENCE

Ne survolons pas notre environnement,
VALORISONS - LE !

“ LE VÉRITABLE VOYAGE DE DÉCOUVERTE
NE CONSISTE PAS À CHERCHER DE NOUVEAUX
PAYSAGES, MAIS À AVOIR DE NOUVEAUX YEUX. ”
Marcel Proust



ÉDITO



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

Nul ne peut douter de ce que le temps des vacances insouciantes, des retrouvailles familiales, des rendez-vous d'affaires et de tout ce que permet le voyage, reviendra bientôt. En attendant, chacun de nous doit s'adapter à une situation sans précédent et rester mobilisé pour protéger sa santé et celle des autres. C'est là le combat quotidien que nous menons au sein de notre entreprise. Nous sensibilisons sans cesse nos salariés aux bonnes pratiques sanitaires et multiplions les initiatives pour contribuer autant que nous le pouvons à cette rude bataille que mène notre territoire contre la pandémie de Covid-19.

Cet engagement nous a valu d'être le second aéroport de France à décrocher l'ACI Health Accreditation, un label mondial témoignant de notre exemplarité. Il nous aura permis également d'affirmer un peu plus cette qualité que nous reconnaissons de nombreux professionnels : notre sens de l'innovation. Nous l'avons déjà exprimé dans les domaines du digital, de la sûreté ou de l'environnement. Il était important d'en faire preuve tout autant au service de la santé de nos passagers et de tous ceux qui les accueillent.

Mais le présent ne doit pas nous faire oublier le futur. Avec le retour du trafic, resurgiront les deux grandes problématiques de notre métier : la qualité de service et l'impact écologique. Aussi, avons-nous gardé le cap au plus fort de la tempête. L'an passé, nous avons poursuivi nos investissements et notre réorganisation pour améliorer encore la fluidité du trafic aérien et le confort du passager. Nous avons avancé tout autant sur notre démarche Netzero 2030, réduisant un peu plus notre consommation énergétique et semant des solutions d'avenir pour atteindre rapidement la neutralité carbone sans compensation. Tous ces efforts nous laissent penser que, comme le promet le focus du présent numéro, nous serons prêts pour l'après.

QUI ?

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

Directeur de la Publication : Franck Goldnadel, Président du Directoire

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

Rédacteur et suivi technique : Corinne Ercolano, Direction de la Communication

Rédaction : Jérôme Dumur — **Conception et mise en page :** Everie Communication

Impression : Aéroports de la Côte d'Azur — **Photos :** J. Kélagopian - H. Fabre

Document édité
selon le Label



N°ISSN : 1622-3039
Avril 2021 - N°66



L'APPEL DE LA FORÊT

Reconnaissez-vous ce village ? C'est Saint-Cézaire-sur-Siagne. Cette commune du Pays grassois, aussi charmante que tranquille, a signé une grande première nationale. Le 20 octobre dernier, elle a ratifié une convention tripartite la liant à l'Office National des Forêts (ONF) et Aéroports de la Côte d'Azur, en vue du reboisement d'un demi-hectare de forêt brûlé en 2017. Par cet accord, elle a cédé l'usufruit de cette parcelle sinistrée au gestionnaire aéroportuaire azuréen pour 30 ans, dans le cadre d'une convention de parrainage. En contrepartie, l'entreprise s'est engagée à



© Jürgen Wackenhut - Adobe Stock

lui redonner vie, confiant à l'ONF le soin de planter et d'entretenir cinq cents arbres.

Inédit en France, ce mécénat participe à l'engagement Netzero 2030 d'Aéroports de la Côte d'Azur. Son objectif : afficher, d'ici à 2030, un bilan carbone neutre sans compensation. Le groupe niçois s'est donné cinq ans pour planter les dizaines de milliers d'arbres qui lui sont nécessaires pour absorber les émissions résiduelles de gaz à effet de serre des aéroports Nice Côte d'Azur et Cannes Mandelieu. Encore faut-il trouver les terrains qui s'y prêtent. Leur profil type ? Des forêts dévastées par un incendie ou des ravageurs et situées sur un rayon de 30 km autour des pistes cannoises et 45 km du tarmac niçois (soit des péri-

mètres correspondant au cycle LTO : approche, roulage, décollage et montée, en dessous de 3 000 pieds).

Et ça se trouve ! Pour preuve, fin 2020, la ville de Carros a suivi l'exemple saint-cézarien en allouant, pour trente ans également, 2,6 hectares en friches au second gestionnaire d'aéroports français. 2 080 chênes verts, sorbiers et autres espèces adaptées au terroir local vont bientôt reverdir le paysage. Depuis, encouragés par ces précédents, plusieurs communes des Alpes-Maritimes ont fait connaître leur vif intérêt pour cette formule qui ne fait que des gagnants, à commencer par Mère Nature. À terme, ce sont en effet 80 % des espaces forestiers sinistrés des Alpes-Maritimes qui pourraient reprendre vie grâce à cette démarche



UNE PISTE DURABLE

Nous en sommes tous arrivés un jour à cette conclusion : si les choses que nous fabriquons étaient plus solides, nous dépenserions moins d'argent et remplirions moins vite les décharges. C'est à partir de ce constat que la Direction Technique a imaginé la rénovation de la Piste Nord de Nice Côte d'Azur. Son objectif premier ? Une durée de vie bien supérieure à dix ans, comme c'était le cas jusqu'ici. Pour cela, une seule solution : limiter le nombre de bandes de bitume qui composent le revêtement. Parce qu'une piste, c'est un peu comme un patchwork : plus il y a de morceaux de tissus, plus il y a de coutures ! En l'occurrence, des joints. Or, c'est par eux que la pluie, cette ennemie redoutable, s'infiltr.

Pour éviter les joints, il faut donc couler des bandes d'enrobé les plus longues et larges possibles. Pour cela, on doit tenir la distance autant que la cadence. Un ruban d'un kilomètre de long et de 18 mètres de large vous réclame en effet jusqu'à vingt heures de travail continu et 10 000 tonnes de matériaux. Or, le chantier de la Piste Nord, c'est plus de 2 400 mètres de ligne droite à refaire, sur une trentaine de mètres de largeur. Vous imaginez le ballet ininterrompu des camions pour livrer cette masse, sans parler des émissions atmosphériques de ces trajets ? Inenvisageable ! Pire, un embouteillage se forme sur l'autoroute et les dizaines d'engins mobilisés pour l'opération se retrouvent à sec. Une rupture d'activité qui se traduirait automatiquement par la création de nouvelles bandes et, forcément, de nouveaux joints. Que d'efforts gâchés !

Qu'à cela ne tienne : pour réduire l'impact écologique des travaux et sécuriser sa logistique, l'aéroport niçois a décidé d'implanter une centrale de production provisoire à la périphérie de ses pistes. Fin 2020, cette unité était déjà prête à livrer des centaines de tonnes de bitume à l'heure, couvrant ainsi une grande part de l'approvisionnement. Les opérations ont ainsi pu se dérouler normalement, sur des séquences de dix à vingt heures, tout au long du mois de janvier. Le résultat ? À l'arrivée, la nouvelle piste ne compte que six bandes. Un record de sobriété qui présage d'une piste faite pour durer.

COMMUNICATION L'HEURE DU CHANGEMENT

La Lettre aux Riverains va changer. De forme, de maquette, de nom ? C'est ce que nous sommes en train d'étudier. Mais nous pouvons d'ores et déjà vous annoncer que le prochain numéro sera fort différent de celui que vous avez en main. Pourquoi un tel renouveau ? Parce que notre revue va prendre une autre dimension, étendant son champ d'action aux trois aéroports gérés par Aéroports de la Côte d'Azur : Nice Côte d'Azur, Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez. Nous couvrirons ainsi l'ensemble du Territoire que nous servons au quotidien, cette Côte d'Azur que nous voulons tous voir aussi prospère que préservée.



Le numéro de décembre... 2003

CERTIFICATIONS ON NE LÂCHE RIEN !

Les circonstances exceptionnelles d'une année 2020 à jamais marquée par la crise de la Covid, ont conduit l'ACI, le Conseil International des Aéroports, a reconduire automatiquement, pour un an, l'ensemble des accréditations carbone de ses membres. Les trois aéroports azuréens sont bien sûr concernés par cette mesure. Ils n'en ont pas moins décidé d'assumer pleinement leurs responsabilités en finançant, comme si de rien n'était, les projets de compensation carbone programmés pour l'an passé.

Pas de trêve en revanche du côté de la certification Iso 50001, portant sur le management de l'énergie. Nice Côte d'Azur a passé avec succès son audit de renouvellement. Mais en 2020, pour la première fois, il n'était pas le seul prétendant au sein du Groupe Aéroports de la Côte d'Azur. Cannes Mandelieu a également défendu son dossier. Avec une réussite égale : sa démarche pour une meilleure maîtrise des consommations énergétiques de l'ensemble de ses bâtiments, installations et équipements, est conforme à la norme Iso 50001. Une "labellisation" qui récompense les efforts de la plateforme cannoise pour réduire sa consommation énergétique et, par là même, ses émissions de gaz à effet de serre.



Cannes Mandelieu vu du ciel

(SÉCURITÉ SANITAIRE)



SOUS HAUTE PROTECTION

Face à la Covid, l'Aéroport Nice Côte d'Azur n'a pas le pouvoir de décider de qui peut voyager et comment. En revanche, il a la responsabilité de protéger tous ceux qui passent par ses locaux, les passagers comme l'ensemble des personnels. Il s'y emploie avec conviction depuis un an maintenant.

Il s'est ainsi distingué en utilisant, à la veille du déconfinement, en mai 2020, un robot virucide hi-tech pour désinfecter complètement le Terminal 2. Il n'a pas hésité également à faire auditer le travail de ses équipes de nettoyage par une entreprise-conseil en marchés de propreté qui, après avoir procédé à des dizaines de prélèvements et d'analyses sur des points de passage particulièrement exposés en matière de contamination microbiologique, a conclu à l'efficacité des méthodes de désinfection appliquées sur le terminal. Enfin, durant une grande partie de l'automne, en complément de la salle de test PCR créée à la mi-juillet, sous la tutelle de l'Agence Régionale de Santé, la plateforme niçoise, en partenariat avec la Métropole Nice Côte d'Azur, Air France et Alitalia, a été la première en France à proposer des tests antigéniques à ses passagers en partance.

En début d'année, cette démarche volontariste a permis à l'Aéroport Nice Côte d'Azur d'être le second en France à décrocher l'ACI Health Accreditation. Développé par le Conseil International des Aéroports pour attester de l'efficacité des dispositifs sanitaires mis en place par ses membres, ce label repose sur un audit particulièrement exigeant avec ses 120 points de contrôle différents. L'aéroport azuréen a répondu point par point à l'ensemble des critères d'accréditation. Un sans faute qui témoigne de la qualité des dispositifs déployés pour préserver la santé de tous.

BILAN 2020 : PRÊT POUR L'APRÈS

AVEC LE COVID, 2020 APPARAÎT POUR BEAUCOUP COMME UNE ANNÉE NOIRE. MALGRÉ TOUT, L'AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR N'A PAS SOUHAITÉ EN FAIRE UNE ANNÉE BLANCHE. IL A DONC POURSUIVI SES EFFORTS POUR L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE SERVICE OFFERTE AUX PASSAGERS.

Pour le monde entier, l'année passée restera marquée à jamais par la pandémie de Covid. Nul n'a échappé aux effets du virus, l'Aéroport Nice Côte d'Azur pas plus qu'un autre. Le second aéroport de France a vu son trafic chuter des deux tiers, avec 4,58 millions de passagers, contre 14,5 millions en 2019. Aéroports de la Côte d'Azur, son gestionnaire, a ainsi vu son chiffre d'affaires fondre de plus de la moitié. Une perte qui n'est pas sans conséquence : même s'il a très vite réduit ses budgets, même si ses actionnaires ont renoncé, sans hésiter, aux dividendes liés au précédent exercice, le Groupe aéroportuaire azuréen, comme de nombreuses entreprises françaises, a dû recourir à l'emprunt, via le Prêt Garanti par l'État (PGE), et au chômage partiel.

L'EMPLOI PROTÉGÉ

Aujourd'hui encore, les salariés des aéroports azuréens sont affectés par la crise sanitaire. Conscients des enjeux pour l'entreprise, la Direction et les Partenaires Sociaux d'Aéroports de la Côte d'Azur se sont en effet entendus, fin 2020, sur un accord d'Activité Partielle de Longue Durée (APLD) de trois ans. « *Cet accord permet d'adapter les ressources à l'activité de l'entreprise et prévoit que chaque collaborateur ne soit pas mis en Activité Partielle plus de 40 % de son temps de travail, en moyenne, sur une durée de 24 mois, explique Valérie Broutin, Directrice des Ressources Humaines. Les salaires nets versés sur les heures chômées sont par ailleurs maintenus à un taux supérieur au taux légal de base de 84 %. La contrepartie de ces efforts : la préservation des compé-*

tences et le maintien des emplois jusqu'au terme de l'accord. »

Ça tombe bien ! Pour la plupart des experts du transport aérien, les aéroports européens desservant un territoire particulièrement attractif devraient retrouver leur vitesse de croisière en 2024, voire en 2023. Forte de l'aura de la Côte d'Azur, la plateforme niçoise devrait être du lot. Ainsi, elle abordera la reprise avec un effectif au complet, une expertise sauvegardée et une motivation intacte. D'autant qu'elle l'a parfaitement préparée, œuvrant, malgré la crise, à ses deux priorités : l'environnement et la qualité de service.

CAP SUR 2030

Le calendrier n'a pas changé : en 2030, conformément à son programme Netzero, Aéroports de la Côte d'Azur affichera un bilan carbone neutre sans compensation. Mais dix ans, c'est court. Il n'y a donc pas une minute à perdre. Encore moins une année ! Aussi, malgré les turbulences du moment, l'entreprise a su garder son cap : elle a encore réduit les gaz !

Elle a ainsi poursuivi son opération de *relamping* qui vise à remplacer toutes ses ampoules à incandescence par des LED basse consommation. Elle a également continué à développer l'écomobilité. La part de la motorisation électrique dans son parc de véhicules de service a encore grimpé pour atteindre plus de 80 %. Le Terminal 2 de Nice Côte d'Azur a également accueilli une offre de scooters électriques en partage. Enfin, l'ensemble de l'aéroport s'est vu doter d'aires de stationnement couvertes pour les vélos. Un investissement bienvenu : on n'a en effet jamais vu autant de bicyclettes sur la plateforme niçoise qu'aujourd'hui. L'année 2020 fut surtout l'occasion de préparer les grandes évolutions à venir. Le remplacement des carburants fossiles par des énergies propres, par exemple. La Direction Technique



SOLIDAIRE DE NOTRE TERRITOIRE... *La Covid n'est pas le seul fléau à avoir touché la Côte d'Azur en 2020. Le 2 octobre, la tempête Alex a endeuillé l'arrière-pays niçois, frappant les vallées de la Tinée, de la Vésubie et de la Roya. Un drame auquel l'Aéroport Nice Côte d'Azur a réagi en deux temps. Il a immédiatement mis en place sur son tarmac une zone spécifique pour accueillir les nombreux hélicoptères (jusqu'à quinze) qui ont hélicoptéré le gros des matériels de secours et des vivres. Dans la foulée, il a rouvert le Terminal 1 pour que les Autorités et les associations y accueillent les sinistrés. Pendant plusieurs jours, des centaines de personnes sont venues y chercher de précieuses informations, des solutions d'hébergement, des produits de première nécessité et un soutien psychologique.*

s'est ainsi rapproché s'est ainsi rapproché de Dalkia, l'un des grands spécialistes français de la transformation énergétique, pour supprimer les chaudières au gaz pour le chauffage du Terminal 1. La solution retenue ? La boucle d'eau tempérée : plutôt que de fabriquer du chaud ou du froid, on en récupère là où il y en a déjà. Dans les eaux de la nappe phréatique du Var pour les frigories (climatisation) et dans les eaux usées traitées par Haliotis, la station d'épuration niçoise pour les calories (chauffage). Le nouveau dispositif sera opérationnel en 2022. Autre avancée spectaculaire : la création des premiers puits de carbone du groupe aéroportuaire azuréen. « En début d'année, comme nous l'avions prévu, les 1 200 arbres qui, bientôt, absorberont la totalité des émissions résiduelles de CO₂ de l'Aéroport du Golfe

de Saint-Tropez, ont été plantés à l'orée des pistes tropéziennes, confie Isabelle Vandrot, chef du Département Développement Durable et Environnement d'Aéroports de la Côte d'Azur. Pour Nice Côte d'Azur et Cannes Mandelieu, les choses progressent aussi rapidement avec la signature des premiers accords portant sur le reboisement de forêts communales sinistrées sur le département des Alpes-Maritimes (lire page 4 et 5). »

LES TEMPS MODERNES

Autre dossier tout aussi prometteur que celui de l'environnement : l'amélioration de la qualité de service. Un objectif qui passe, en partie, par la modernisation des infrastructures. En 2020, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a maintenu le lifting de l'aile Est du Terminal 1, même si celui-ci, fermé depuis le premier confine-

ment, ne reprendra pas son activité avant plusieurs mois. Avec de nouvelles passerelles, des postes avions rénovés et des salles agrandies, les voyageurs et les compagnies aériennes le retrouveront plus confortable et performant que jamais.

Mais l'an passé, le gros des efforts de l'aéroport niçois a été consacré à la fluidification du trafic, l'un des enjeux majeurs du transport aérien. Dans ce métier, un petit retard peut avoir en effet de grandes conséquences. Il désorganise une mécanique aéroportuaire pourtant bien huilée et entraîne des perturbations en cascades, des bouchons sur les pistes, générateurs de pollution, des pertes financières pour les compagnies et du stress chez leurs passagers. Pour éviter le plus possible ce grain de sable dans les rouages, le monde aérien multiplie les solutions hi-tech et les organisations innovantes. À l'image de Nice Côte d'Azur qui, ces derniers mois, a fait un pas de géant vers l'excellence en intégrant le cercle encore étroit des aéroports du futur.

« Pour commencer, se félicite Isabelle Baumelle, Directrice de la BU Opérations & Développement Compagnies, nous avons rejoint officiellement la presque trentaine d'aéroports européens labellisés A-CDM (Airport-Collaborative Decision Making) par EUROCONTROL, l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne. Nous sommes désormais partie prenante de ce système ultra-performant qui, grâce au partage d'information en temps réel entre les principaux acteurs du ciel européen (aéroports, compagnies, assistants, météo et contrôle aérien), permet de réagir immédiatement à toute anomalie entraînant le retard d'un avion. Nous pouvons anticiper ses conséquences sur notre activité et nous réorganiser sans délai pour en minorer la portée. »

Les bénéfices de l'A-CDM sont d'autant plus grands qu'en un an, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a déployé plusieurs logiciels et systèmes informatiques pour faciliter et optimiser le travail de ses agents côté

ON NE BAISSÉ PAS LA GARDE... En 2020, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a renforcé encore la sûreté de ses passagers et personnels. Même s'il est actuellement fermé, le Terminal 1 a renforcé son dispositif anti-effraction. Des bollards, des bornes anti-bélier capable de résister à des véhicules lancés à grande vitesse, ont été implantés sur toute la longueur de son linéaire, devant chaque sas d'accès, entre l'Esplanade Simone Veil et le bâtiment de la DGAC. Le Terminal 2, lui, a profité de nouveaux équipements de contrôle hi tech : un RX Hors format et des tomographe de dernière génération. Le premier concilie fiabilité du diagnostic et rapidité d'exécution. Les seconds poussent la détection d'explosif à des niveaux sans précédent, grâce à la vision 3D du bagage qui permet à l'opérateur de le fouiller virtuellement de fond en comble

piste ou participer à la fluidité du parcours passager dans l'aérogare. Tel le Passenger Flow Monitoring développé par Smart Flows. Il permet de visualiser en direct, sur un écran, les densités de population sur les principales zones de passage du Terminal 2 : banques d'enregistrement, filtres de contrôle, douanes, commerces... Pratique pour déceler les bouchons, voire les anticiper et les résorber illico afin que les voyageurs embarquent "just in time".

Pour autant, la plus précieuse des nouveautés de 2020 reste l'APOC,

l'Airport Opérations Center, un super centre de contrôle, bourré de technologie, qui réunit sur un même plateau l'ensemble des fonctions liées aux opérations aéroportuaires : flux passagers, tri-bagages, stationnement des avions et maintenance technique. Grâce à quoi, toutes ces équipes échangent aisément, partagent leurs prévisions et leur actualité au fil de l'eau, et trouvent ensemble des solutions pour résoudre les aléas de la vie aéroportuaire et l'orchestrer avec une efficacité accrue. Votre prochain voyage n'en sera que plus serein.



NUISANCES SONORES UN NOUVEAU PLAN EN APPROCHE

DATÉ DE 2011, LE PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) A FAIT SON TEMPS. ET POUR CAUSE : 100 % DES ACTIONS PROGRAMMÉES ONT ÉTÉ RÉALISÉES. PLACE AUJOURD'HUI À SON SUCCESSEUR, PORTEUR DE NOUVELLES AMBITIONS.

Relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 définit un cadre commun et harmonisé pour suivre l'évolution du bruit autour des aéroports. Chaque plateforme doit ainsi mener de front deux objectifs. Primo, la réalisation d'un diagnostic sur le niveau d'exposition au bruit grâce aux Cartes Stratégiques de Bruit (CSB). Secundo, la mise en place d'un plan d'action pour réduire l'impact sonore de son activité sur son environnement. Un document qui porte un nom : c'est le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

SEIZE SUR SEIZE

L'Aéroport Nice Côte d'Azur est d'autant plus sensible à cette démarche qu'il est implanté dans une zone fortement urbanisée. Publié en 2011, son dernier PPBE se voulait donc ambitieux, pour réduire au maximum les gênes sonores occasionnées par son trafic. C'est ainsi que la Commission Consultative pour l'Environnement (CCE) avait validé pas moins de 16 objectifs différents. Tous sont aujourd'hui satis-

faits. Les nuisances liées au parking Kilo, situé au nord de l'aéroport, face à l'Arénas ? Elles ont été très largement réduites par la création d'aires de mise en route équipées en électricité 400Hz et en climatisation. Pour le trafic de nuit ? Un arrêté de restriction d'exploitation a écarté les avions les plus bruyants, interdits

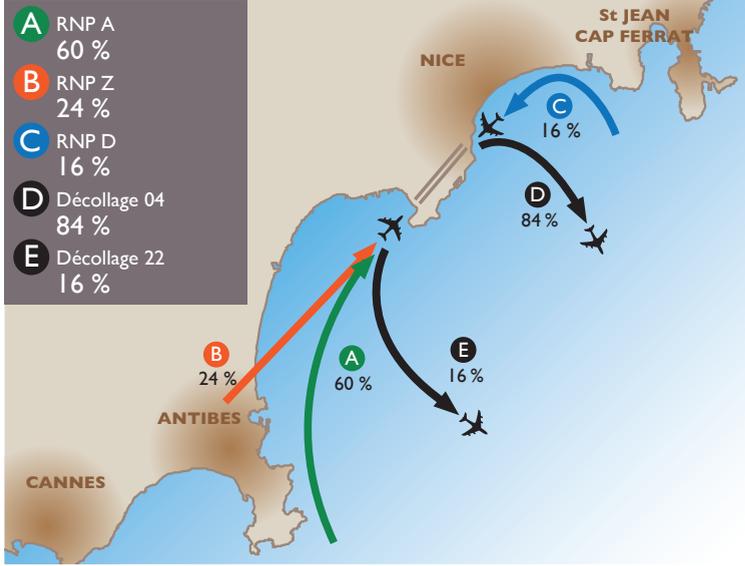
d'atterrissage entre 23h30 et 6h15 et de décollage entre 23h15 et 6h. Le programme d'aide à l'insonorisation des logements ? Le Plan de Gêne Sonore a été élargi et plus de 2 700 foyers ont pu profiter du soutien financier de l'aéroport.

Fort de ces résultats concrets et concluants, l'Aéroport de Nice a relancé la machine pour accentuer encore ses efforts contre les pollutions sonores. En décembre dernier, les Cartes Stratégiques de Bruit ont été révisées et approuvées par la Préfecture et la CCE. Un nouveau PPBE pour les quatre prochaines années en cours de finalisation. Il sera prochainement proposé au public et soumis à l'avis de la CCE.



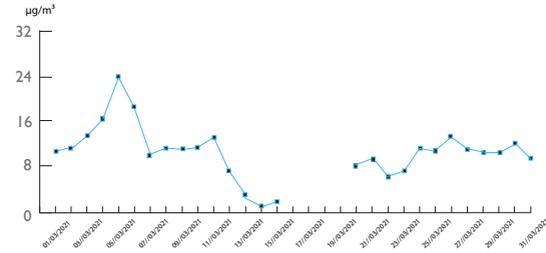
Retrouvez le bulletin d'information aux riverains sur www.nice.aeroport.fr "Espace Riverains".

Procédures d'atterrissage, de décollage (1^{er} trimestre 2021)

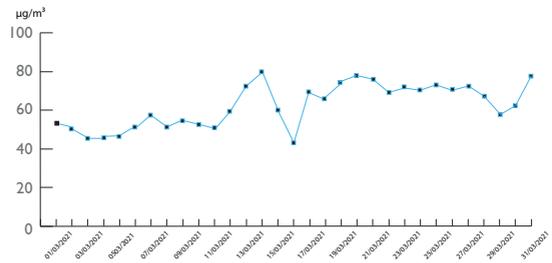
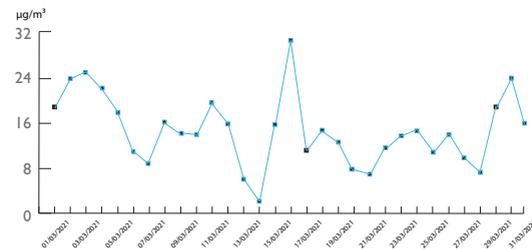


	nombre
● Antibes	30
● Nice Ouest	6
● Fréjus-Saint-Raphaël/Adrets	4
● Saint-Laurent-du-Var	3
● Cannes	3
● Golfe-Juan-Vallauris	2
● Nice centre/Nord	1
● Vence	1
● Châteauneuf de Grasse	1
● Mandelieu	1
● Le Rouret	1
● Cagnes-sur-Mer	1

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



	nombre
● Choix procédure RNP Z / RNPA	32
● Approche	4
● Décollage 04 initial	3
● Décollages 04 - passage côte	3
● Décollage 22	3
● Hélicoptères	2
● Vols de nuit	2
● Procédure RNP D	1
● Survols	1
● Parking Kilo	1
● Sol /APU poste 2	1
● Militaires	1



Polluant : Ozone (O3) / Station : NICE AÉROPORT
Maximum journalier : Aéroport = 80,3
Nice Ouest = 91 - Nice port = 87,2