

AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR

Rapport annuel

2020



— GROUPE —
AÉROPORTS
DE LA CÔTE D'AZUR

Sommaire

p3

Édito

p5

Comité exécutif

p6

L'essentiel 2020

p11

Atterrir en douceur

p12

Aviation commerciale : de fortes perturbations, de belles éclaircies

p17

L'aviation générale évite le pire

p22

NAMA conserve sa vitesse de croisière

p24

Passer les turbulences

p25

Assurer l'avenir

p28

La sécurité sanitaire avant tout

p31

Un service sans concession

p33

Solidaire avec le territoire

p34

Garder le cap

p35

Environnement : l'avenir prend racine

p39

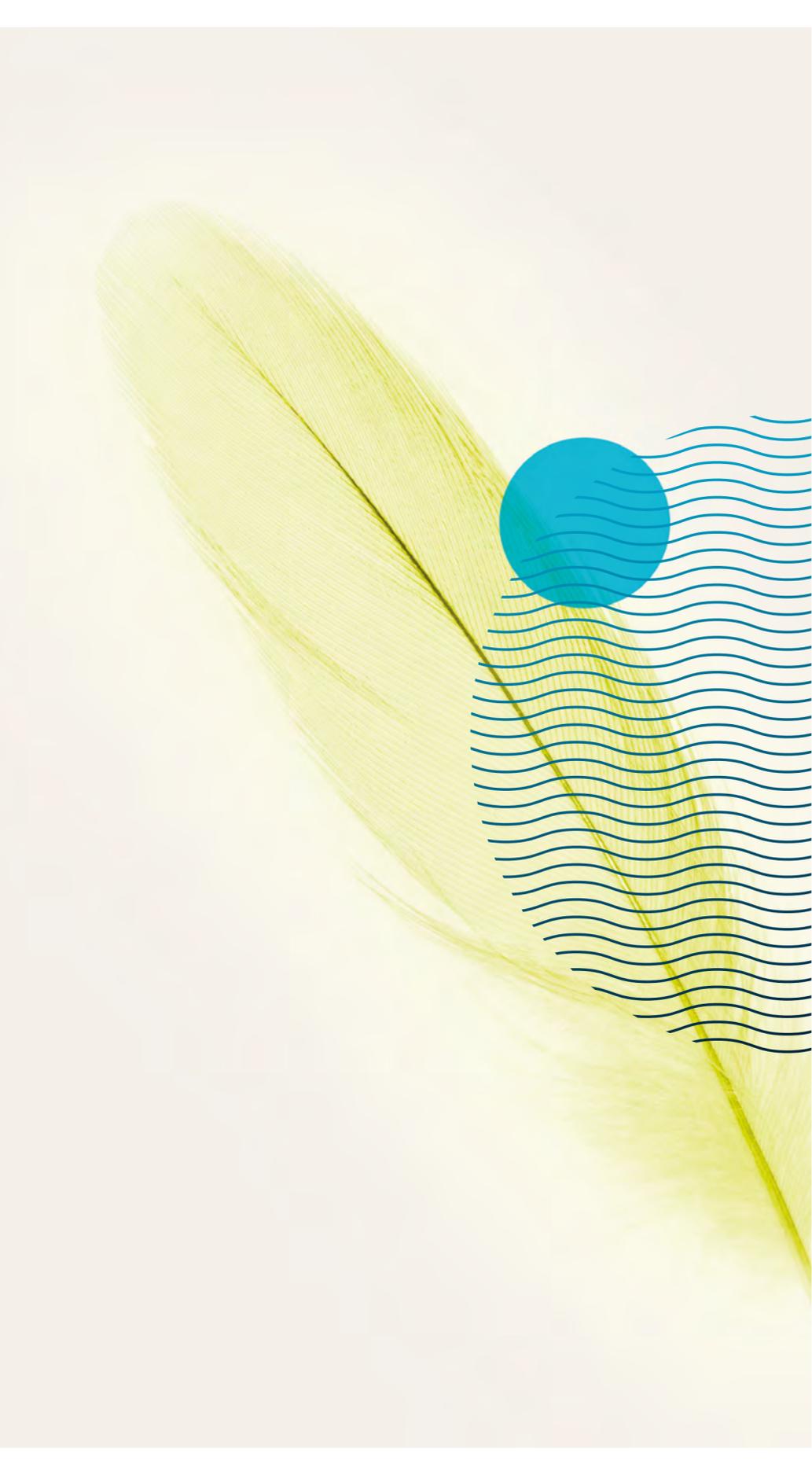
Une qualité de service encore améliorée

p42

Sûreté : on ne baisse pas la garde

p43

Composition du conseil de surveillance et du comité exécutif 2020



Nul besoin d'être devin pour savoir que 2020 restera longtemps dans les mémoires des Azuréens. Notre région a subi en effet deux fléaux majeurs. L'un, la pandémie de Covid, a plongé notre territoire et, plus largement, le monde entier dans une crise sanitaire et économique sans précédent. L'autre, la tempête Alex, n'a duré qu'une nuit, mais ses effets se font encore sentir aujourd'hui sur les belles vallées de l'arrière-pays niçois, si durement touchées.

DES LIENS À TOUTE ÉPREUVE

Vous savez ce que l'on dit : c'est dans la peine que l'on découvre vraiment la solidité des liens que l'on a tissés avec ceux qui nous entourent. Et force est de constater que ceux qui nous unissent à notre territoire sortent renforcés de cette année éprouvante. Nous pouvons en effet affirmer, en toute humilité, que notre Groupe s'est montré digne de l'attachement que l'immense majorité des Azuréens, depuis plus de 70 ans, éprouvent pour nos aéroports. Que dis-je ! Pour leurs aéroports !

En effet, nous avons su mobiliser sans délai nos équipes et nos infrastructures pour contribuer aux secours organisés pour les sinistrés de la Tinée, de la Vésubie et

de la Roya. Nous avons travaillé sans cesse, en relation étroite avec les autorités locales et les institutions de santé, pour préserver les personnels de nos plateformes et les passagers de la Covid-19. Il ne nous appartient pas de décider de qui peut voyager et comment. Nous n'en avons pas moins la responsabilité de l'application, sur nos sites, de toutes les mesures sanitaires. Et nous l'avons pleinement assurée, équipant l'ensemble de nos bâtiments, de nos terminaux à nos bureaux et ateliers, de tous les équipements nécessaires : signalétique, distributeurs de gel hydroalcoolique, masques, protections en Plexiglas...

Mais nous ne nous sommes pas contentés de respecter la réglementation ; nous avons innové et investi pour une sécurité maximale, jusqu'à faire référence en la matière, devenant par exemple l'un des premiers signataires européens de la charte Covid-19 de l'EASA ou bien encore le second aéroport français à décrocher l'ACI Health Accreditation. Nous avons ainsi fait honneur à notre réputation.

Aux yeux de nombreux observateurs, les aéroports azuréens passent en effet pour être novateurs dans de nombreux domaines : l'environnement, l'offre

commerciale, les services, le digital... Il faut à présent ajouter la sécurité sanitaire à cette liste !

UNE PASSERELLE JAMAIS MISE EN DÉFAUT

Fidèles à notre territoire, nous l'avons également été en assumant à tout instant notre vocation première : ouvrir notre région sur le reste du monde. Nous avons gardé nos pistes ouvertes, même au plus fort de la crise sanitaire. Cela a permis le rapatriement de nos concitoyens que le confinement aura surpris à l'étranger, l'accueil de vols sanitaires ou bien encore le maintien d'une liaison avec la Corse et la Capitale.

À chaque fois que la situation sanitaire s'est améliorée, nous avons travaillé d'arrache-pied pour relancer notre réseau. Ainsi, les Azuréens ont-ils pu retrouver leur famille, à l'occasion de leurs congés estivaux et, plus encore, des fêtes de fin d'année. De même que l'économie locale a rebondi cet été en accueillant des centaines de milliers de touristes venus des quatre coins de la France et de toute l'Europe ou presque.



Cette bulle d'oxygène a été d'autant plus profitable que de nombreux voyageurs premium à haute contribution financière ont séjourné sur la Côte d'Azur. La bonne tenue de l'aviation générale en 2020 en témoigne ; elle a certes été impactée par la pandémie, mais elle a mieux résisté que l'aviation commerciale. La baisse du trafic sur l'Aéroport Cannes Mandelieu reste mesurée avec - 22 % sur un an. Quant à l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez, il parvient à progresser de 2 % par rapport à 2019, participant ainsi au succès du plus célèbre des villages de France.

UN TREMPLIN VERS L'AVENIR

Enfin, il convient de souligner que notre loyauté à notre territoire s'est également manifestée à travers le respect de nos engagements en matière d'emploi, d'environnement et de qualité de service. Nous n'avons rien lâché. Rien, ni personne ! Nos partenaires et fournisseurs peuvent être rassurés : profitant du plein soutien de l'État, de nos actionnaires et de l'ensemble des organismes bancaires qui nous accompagnent depuis des années, nous avons pu consolider notre trésorerie afin d'assumer l'ensemble de nos engagements envers eux.

Notre personnel est tout aussi préservé. Grâce à un accord d'Activité Partielle Longue Durée (APLD), conclu

en fin d'année avec ses représentants du personnel, notre Groupe a garanti l'emploi et la formation de l'ensemble des salariés pendant trois ans. Une juste mesure tant nos équipes ont fait preuve une nouvelle fois de leurs compétences et de leur implication dans la vie de l'entreprise, et ce dans des conditions d'exploitation plus difficiles que jamais.

Le court terme est consolidé, mais qu'en est-il de notre avenir à moyen terme ? Il s'annonce prometteur car, malgré la perte des deux tiers de notre trafic et des recettes qui leurs sont associées, nous avons continué d'avancer vers cet aéroport de demain que nous voulons incarner : une plateforme solidaire de son territoire, performante pour ses passagers comme pour les compagnies aériennes qui les transportent, et totalement respectueuse de son environnement.

Les travaux réalisés en 2020 sur les passerelles et les postes avion du Terminal 1, l'ouverture de l'APOC, notre super centre de contrôle de l'exploitation, le déploiement de nombreux outils hi-tech et notre intégration officielle dans le système A-CDM, vecteur d'un ciel européen toujours plus efficient, nous permettent d'affirmer que nous serons fin prêts quand le trafic repartira à la hausse. Quant à nos opérations de décarbonation et nos investissements dans des puits de carbone naturels, ils nous assurent d'être présents à notre grand rendez-

vous NetZero : en 2030, nous serons bel et bien parmi les tout premiers aéroports au monde à afficher un bilan carbone neutre sans compensation.

Comme l'ensemble de notre entourage, nous mettrons sans doute plusieurs années à panser les plaies ouvertes par 2020. Mais, paradoxalement, cette année pourrait aussi rester dans les mémoires comme celle qui nous aura confirmé dans la justesse de nos valeurs, dans la solidité de nos liens avec nos salariés, nos partenaires, nos fournisseurs, nos clientèles et nos territoires, dans la pertinence de nos choix et notre capacité à les assumer jusque dans les périodes les plus délicates de notre histoire.

FRANCK GOLDNADEL

Président du Directoire



BERNARD KLEYNHOFF

Président du Conseil de Surveillance



Comité Exécutif



Hélène Navarro
*Directrice
de la Communication*

Filip Soete
*Directeur Business
Unit Commerciale*

Nicole Serruya
*Directrice Juridique
et Achats*

Franck Goldnadel
Président du Directoire

Philippe Caseneuve
*Directeur Financier
et Systèmes
d'Information*

Isabelle Baumelle
*Directrice Business Unit
Opérations et Développement
Compagnies*

Jean-François Guitard
*Directeur
du Développement et
des Affaires Institutionnelles*

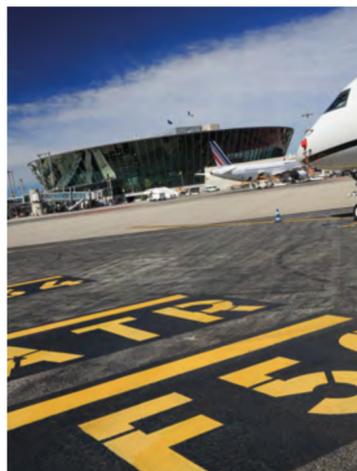
Frédéric Gozlan
Directeur Technique

Valérie Broutin
*Directrice
des Ressources Humaines*

L'essentiel 2020

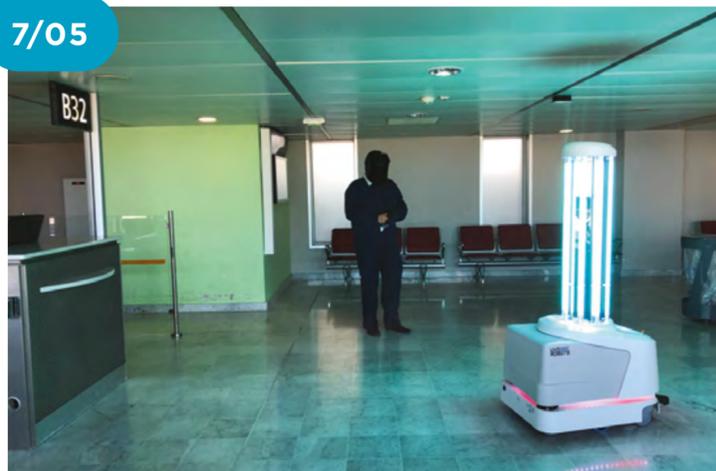
Aéroports de la Côte d'Azur s'engage contre la Covid-19

17/03



Tandis que la France se confine, l'Aéroport Nice Côte d'Azur, conscient de sa mission de Service Public, s'organise pour maintenir ses pistes ouvertes. Le Terminal 1 est fermé et l'ensemble des vols bascule sur le Terminal 2. Cette centralisation permet la poursuite de l'activité dans le respect des règles de sécurité et de sûreté du transport aérien et dans les meilleures conditions économiques possibles.

7/05



À l'approche du déconfinement, l'Aéroport Nice Côte d'Azur dévoile son plan sanitaire en prévision de la reprise du trafic aérien. De la mise en place des équipements de protection à la sensibilisation des personnels, tout est mis en œuvre pour assurer aux personnels comme aux voyageurs une sécurité optimale. Point d'orgue de ce dispositif : l'utilisation d'un robot éliminant les virus en suspension dans l'air ou sur les surfaces.

11/06



L'Aéroport Nice Côte d'Azur est parmi les tout premiers adhérents de la charte Covid-19 de l'EASA, témoignant ainsi de son engagement fort dans la lutte contre la pandémie. Une démarche volontariste qui, début 2021, fera de l'aéroport niçois, le second aéroport de France à décrocher l'ACI Health Accreditation (Accréditation Santé ACI), un label particulièrement exigeant en matière de sécurité sanitaire.

L'essentiel 2020

Aéroports de la Côte d'Azur s'engage contre la Covid-19

29/10



Avec le soutien de l'État, de la Ville et de l'Agence Régionale de Santé, et en partenariat avec Air France et Alitalia, l'Aéroport Nice Côte d'Azur est le premier aéroport en France à proposer des tests antigéniques à ses passagers en partance.

Décembre



Les représentants du personnel et la Direction d'Aéroports de la Côte d'Azur s'entendent sur un accord d'Activité Partielle Longue Durée (APLD). Fondé sur la solidarité et l'implication de chacun, garantissant l'emploi et la formation de tous, ce dispositif permet à l'entreprise et à ses salariés d'affronter l'avenir avec sécurité et agilité.

L'essentiel 2020

Les aéroports azuréens
préparent le bon cap

13/01



Aéroports de la Côte d'Azur se voit accorder le permis de construire de l'extension du Terminal 2-3. Une décision contestée par les opposants à ce projet et qui sera tranchée dans les mois à venir par le Tribunal administratif et le Conseil d'État.

11/07



Malgré la crise sanitaire et ses conséquences économiques, la griffe de luxe italienne Dolce & Gabbana maintient l'ouverture de sa boutique au sein du Terminal 2 de Nice Côte d'Azur.

11/09



Eurocontrol, l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, délivre le label A-CDM* à l'Aéroport Nice Côte d'Azur. Désormais, comme 28 autres grands aéroports européens, la plateforme azurienne profite pleinement de ce système de gestion du trafic aérien ultra-performant. Il lui assure une coordination parfaite avec l'ensemble des acteurs du ciel européen, une gestion optimisée de ses ressources et l'amélioration de la ponctualité de ses vols.

L'essentiel 2020

Les aéroports azuréens
préparent le bon cap

21/09



Le Conseil de surveillance d'Aéroports de la Côte d'Azur, en concertation avec l'ensemble des actionnaires entérine, le 7 septembre, la transition managériale entre Dominique Thillaud, Président du Directoire et Franck Goldnadel qui lui succède à compter du 21 septembre 2020.

2/10



La tempête Alex fond sur la Côte d'Azur et ravage les vallées de la Roya, de la Vésubie et de la Tinée. Aéroports de la Côte d'Azur s'implique alors totalement dans les opérations de secours. Il aménage une zone spécialement dédiée aux opérations d'héliportage et en ouvre le Terminal 1 aux autorités et associations en charge de l'accueil des sinistrés.

12/10



L'Aéroport Nice Côte d'Azur retient l'éditeur Smart Flows pour se doter de la solution Passenger Flow Monitoring. Cet outil de supervision en temps réel des flux de passagers transitant par les salles d'embarquement repose sur l'utilisation des traces Wi-Fi pseudonymisées. Cette solution permet de repérer les points de saturation et d'alerter les équipes opérationnelles en cas de trop forte affluence. Cet outil complète la supervision déjà existante via l'outil XOVIS* basé sur des capteurs 3D.

L'essentiel 2020

Les aéroports azuréens
préparent le bon cap

20/10



Conformément aux engagements pris en janvier 2020, lors de la présentation de son programme NetZero 2030, le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur, la commune de Saint-Cézaire-sur-Siagne et l'Office Nationale des Forêts ratifient une convention tripartite permettant le reboisement d'une parcelle de forêt décimée par un incendie. Le but de ce mécénat : la création de puits de carbone pour absorber les émissions résiduelles de CO₂ des aéroports niçois et cannois.

5/12



L'Aéroport Nice Côte d'Azur met en service l'Airport Operations Center (APOC*). Ce super centre de contrôle réunit sur un même plateau toutes les fonctions liées aux opérations aéroportuaires : gestion des flux passagers, tri-bagages, stationnement des avions et maintenance technique des équipements. En favorisant le partage de l'information en temps réel, cette nouvelle organisation améliore la cohésion entre les différents acteurs de la vie aéroportuaire, leur réactivité et leur efficacité.

**Projets cofinancés
par l'Union Européenne*

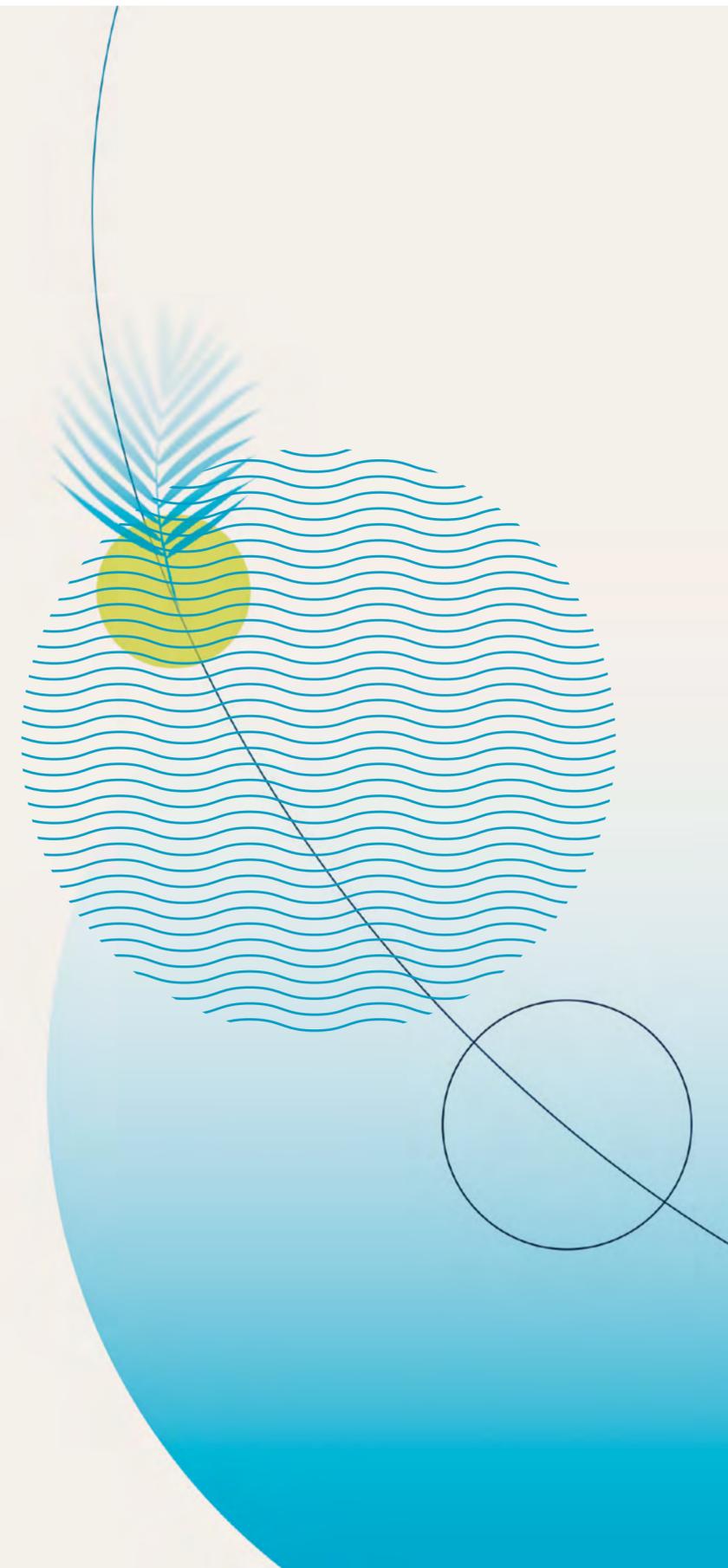
Atterrir en douceur.

Qui aurait imaginé au début de l'année 2020 qu'un virus mettrait la planète à genoux ? La Covid a eu un impact on ne peut plus négatif sur le transport aérien mondial et sur les activités de tourisme, condamnant les frontières, fragilisant ainsi les compagnies et clouant les avions au sol. Le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur n'a pas été épargné par la crise. L'attractivité de son territoire et sa réactivité lui ont néanmoins évité le pire, lui permettant de terminer l'année en douceur, prêt à redécoller sitôt que le ciel européen sera plus dégagé.

p12 **Aviation commerciale**
de fortes perturbations, de belles éclaircies

p17 **L'aviation générale**
évite le pire

p22 **NAMA**
conserve sa vitesse de croisière





Aviation commerciale : de fortes perturbations, de belles éclaircies

UNE SITUATION SANS PRÉCÉDENT

Pour l'Aéroport Nice Côte d'Azur, 2020 démarre bien, s'inscrivant pleinement dans la dynamique de 2019, une année qui a vu le trafic de la plateforme niçoise frôler, pour la première fois de son histoire, la barre des 14,5 millions de passagers. En effet, malgré l'hiver, une saison qui ne lui est pas vraiment favorable, l'étoile de la Côte d'Azur continue de briller dans le firmament du tourisme mondial. Et bien sûr, son aéroport qui affiche alors 77 destinations différentes, joue pleinement son rôle de passerelle entre la région et le reste du monde. Au point de clôturer les mois de janvier et février, traditionnellement les plus calmes, par une hausse de sa fréquentation de 5 %.

En d'autres temps, la performance aurait été accueillie avec l'optimisme et la satisfaction qu'elle mérite. Sauf qu'à la même époque, les Azuréens, comme le reste du pays et, plus largement, de la planète, voient fondre sur eux une terrible menace, celle d'un virus encore inconnu quelques semaines plus tôt : le SARS-CoV-2. À l'approche du printemps, la France doit se rendre à l'évidence : elle est touchée par la pandémie de Covid-19. En quelques jours, tout s'accélère.

Le gouvernement décrète un confinement général à partir du 17 mars. Le pays tout entier tourne soudain au ralenti. Nice Côte d'Azur ne fait pas exception, même si, c'est important de le souligner, il ne ferme pas ses pistes, continuant d'accueillir des vols spéciaux (rapatriements, vols sanitaires, vols d'État...) et de rares vols réguliers, en provenance de Paris essentiellement. Tous sont accueillis sur le seul Terminal 2 dans un souci d'optimisation des infrastructures et des équipes. Il faut dire que le trafic est minime. En avril, seuls 8 000 passagers passent les portes du second aéroport de l'Hexagone. C'est 1 % à peine du trafic enregistré un an plus tôt.



UN CIEL PLUS DÉGAGÉ

Avec le retour des beaux jours, l'épidémie recule. Si bien qu'au matin du 11 mai, le pays se déconfiner. Le transport aérien suit le mouvement et les avions reviennent sur le tarmac niçois. D'abord, timidement... En juin, le trafic est tout juste équivalent à 8 % de celui enregistré à la même période, en 2019. Il faut dire que le réseau est encore modeste avec 25 destinations seulement, dont la moitié en France. Mais avec les vacances d'été, la reprise se fait plus franche. En juillet, plus de 540 000 passagers passent ainsi par le Terminal 2, soit quasiment un tiers du trafic de 2019. En août, avec 34 compagnies desservant 70 destinations dans 28 pays différents, l'affluence croît encore avec plus de 750 000 passagers. Nice Côte d'Azur regagne ainsi près de la moitié du terrain par rapport à ses chiffres d'août 2019 !

Les moteurs de ce regain ? Le trafic domestique, en premier lieu. Il n'a fallu que quelques semaines pour qu'il revienne quasiment à la normale, n'accusant plus qu'une perte de 10 % pour le mois d'août. Les marchés de proximité que sont le Royaume-Uni, la Suisse et l'Allemagne sont également porteurs. La demande est telle que certaines compagnies augmentent leur programme de vols d'une semaine à l'autre. Hélas, l'embellie est de courte durée. À la mi-août, les Britanniques sont les premiers à déceler ce qui ressemble fort à une seconde vague. Ils mettent en place une quarantaine si sévère qu'à Nice, la Promenade pleure bientôt tous ses Anglais. Dans la foulée, les Allemands, puis les Suisses placent la région PACA en zone rouge. Trois des flux les plus dynamiques du moment se tarissent ainsi en moins d'un mois.

UNE ACTIVITÉ RÉACTIVE

La seconde vague de la pandémie de Covid touche l'Europe dès la rentrée. La France n'y échappe pas et, au mois d'octobre, décrète un nouveau confinement qui, bien que plus léger que le premier, ralentit de nouveau l'activité aéroportuaire. Nice Côte d'Azur attaque ainsi l'automne avec 29 destinations, soit trois fois moins que l'an passé à la même période. Mais là encore, dès qu'on l'autorise à se déplacer, la clientèle répond présent. À l'approche de Noël, les mesures sanitaires s'assouplissant, le trafic repart ainsi à la hausse. Le réseau au départ de Nice s'enrichit rapidement de vingt nouvelles destinations. Le Groupe Air France, easyJet et Volotea, les trois principaux acteurs du ciel hexagonal, renforcent notamment leurs positions sur le marché domestique. Une tendance amorcée par



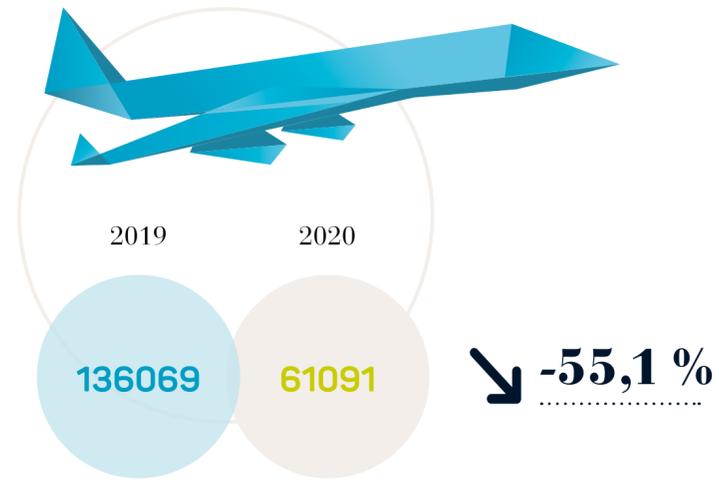


Transavia, la filiale d'Air France, qui a lancé dès le mois de novembre une liaison régulière sur l'axe Nice-Nantes. Cette mobilisation des compagnies aériennes se traduit par un net rebond de l'activité pour la deuxième quinzaine de décembre, le nombre de fréquences faisant plus que tripler par rapport au début du mois. Le résultat : 266 000 passagers en décembre.

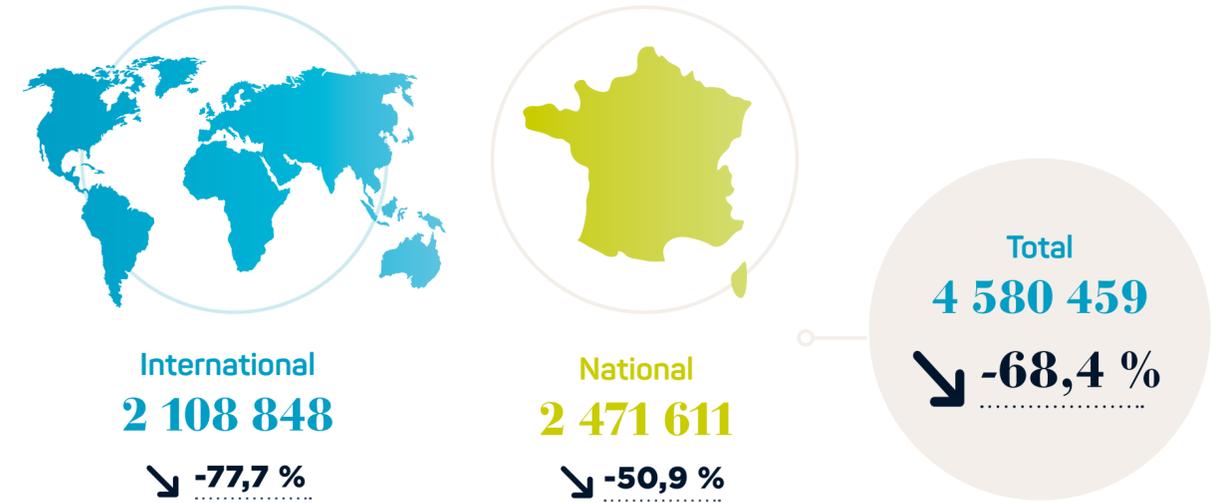
L'attractivité de la Côte d'Azur qui pointe plus que jamais parmi les valeurs sûres du tourisme européen, le goût, toujours aussi vif, du public pour les voyages, la réactivité des compagnies aériennes et l'adaptabilité de l'Aéroport Nice Côte d'Azur ont permis à ce dernier de limiter la casse autant que possible. Il enregistre ainsi un total de 4 580 000 passagers en 2020. Certes, la pandémie lui coûte près de dix millions de passagers. Mais avec une baisse du trafic de 68,4 %, il fait mieux que la moyenne des aéroports de l'Union européenne (- 73 % selon ACI-Europe).

Si, malgré la tourmente, l'Aéroport Nice Côte d'Azur s'en sort mieux que d'autres, il le doit sans doute à sa polyvalence puisqu'il accueille aussi bien les voyages d'affaires que les voyages d'agrément. Or, ce sont ces derniers qui, en 2020, ont fait l'essentiel du trafic. Et tout porte à croire que, dans les premiers mois post-pandémie, ce sont encore eux qui tireront encore le marché vers le haut. Un phénomène qui devrait permettre à la plateforme niçoise de compter parmi les premiers aéroports européens à retrouver une activité satisfaisante, sinon à reprendre sa croissance.

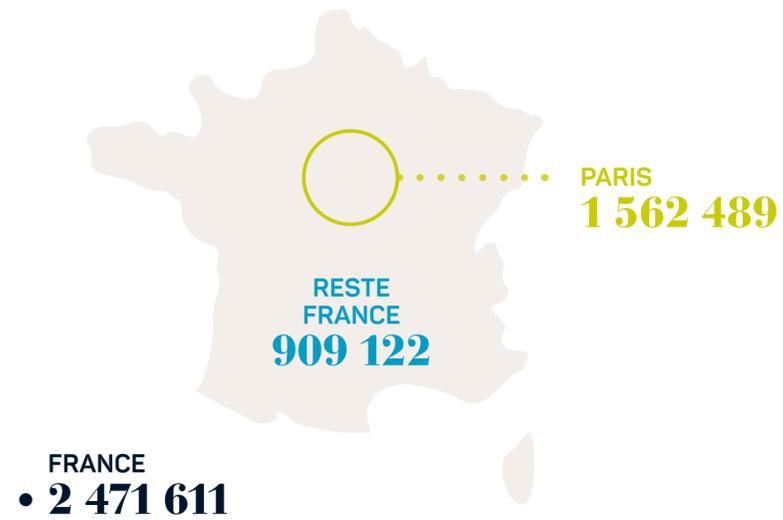
TRAFIC MOUVEMENTS



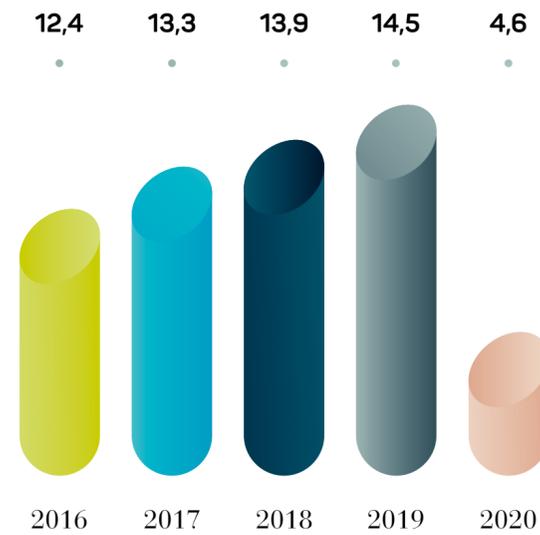
TRAFIC PASSAGERS



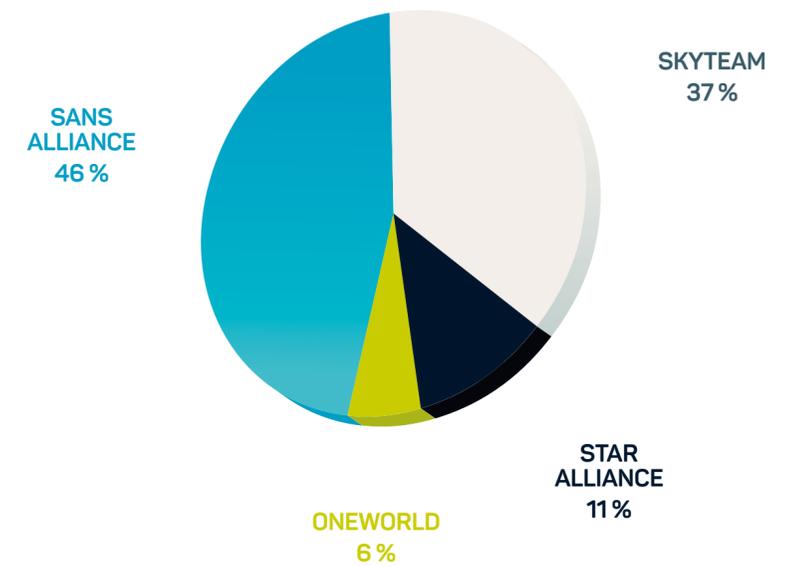
VENTILATION DES PASSAGERS EN FRANCE



NOMBRE DE PASSAGERS (en millions)



PART DE MARCHÉ PASSAGERS COMMERCIAUX PAR ALLIANCE





FRET : UNE ACTIVITÉ EN MANQUE DE VOLS LONG-COURRIERS

Pour le Terminal Fret et l'ensemble de ses équipes, 2020 s'annonçait comme un excellent millésime. Non seulement le début de l'année, marquée notamment par une hausse de 3 % du volume avionné, était encourageant, mais les perspectives printanières, avec l'arrivée de nouveaux acteurs et le renforcement des capacités sur la Chine, le Moyen-Orient et les USA, laissaient présager une activité sans précédent. La pandémie de Covid a malheureusement réduit fortement la voilure. À partir d'avril, le fret avion a perdu 95 % de son activité. Les opérateurs azuréens ont conservé une activité assez soutenue, passant par la route quand la voie des airs leur était interdite.

Mais alors ? Ce sont les touristes qui ont manqué, les frontières entre l'espace Schengen et le reste du monde se fermant toutes ou presque brutalement. Or, l'Aéroport Nice Côte d'Azur ne reçoit que très rarement des avions cargos. Fin mars, il a vu par exemple deux vols spéciaux se poser sur ses pistes, en provenance de Dubaï, pour y déposer des tonnes de matériels médicaux. Mais ce type d'appareil reste rare sur le tarmac niçois. L'essentiel des volumes traités transite en effet par les vols réguliers long-courriers qui conjuguent marchandises et passagers, dégageant ainsi une meilleure rentabilité. Et ceux-là ont été cloués au sol par le virus. Résultat : une baisse de 84 % du fret avion sur un an avec 1900 tonnes en 2020 contre 11 800 tonnes en 2019. La chute a été moins importante sur les frets express (- 43 %) et camionné (- 29 %). Un coup fatal pour le Terminal Fret azuréen ? Pas du tout. Les flux sont toujours là et n'attendent que les avions. Un retour que la pertinence financière du mix passagers-marchandises ne peut que favoriser.



L'aviation générale évite le pire

| Mouvements 2020 | Aviation d'affaires | Hélicoptères |
|-------------------------------------|---------------------|---------------|
| Nice | 23 650 | 8324 |
| Cannes Mandelieu | 9297 | 13 021 |
| Golfe de Saint-Tropez | 2942 | 1356 |
| Total | 35 889 | 22 701 |
| 2020/2019 | - 27,4 % | - 57,7 % |
| Sky Valet Espagne + Portugal | 14 332 | |
| Total | 20 221 | |
| 2020/2019 | -29,1 % | |



Mêmes causes, mêmes effets : à partir du mois de mars 2020, la pandémie de Covid a lourdement pesé sur l'aviation générale comme sur l'ensemble de l'économie mondiale. Pour autant, cette pression s'est avérée moins forte sur les jets privés que sur les avions de ligne. Si le secteur a nettement perdu de l'altitude, il a évité la descente en piqué. Le résultat global de l'aviation générale en témoigne : avec un total de 50 221 mouvements traités par ses plateformes et Sky Valet, son FBO, elle accuse une baisse d'activité de 29,1 % à périmètre comparable, si l'on retire les résultats de Sky Valet France, cédée à Luxaviation, dès le mois de mai 2020.



Toutes les escales exploitées par Aéroports de la Côte d'Azur et son FBO n'ont pas connu le même sort. Avec 10 380 mouvements, soit 5 450 de moins qu'en 2019, le marché espagnol accuse la plus forte baisse : - 34,4 %. Une performance qu'explique la situation sanitaire du pays, le premier à subir la seconde vague de la pandémie et ce, dès la mi-juillet, en plein cœur de la saison touristique. Parce qu'ils ont bénéficié d'un été bien plus tranquille, les voisins portugais ont pu, à l'inverse, compenser quelque peu les pertes du printemps, bouclant ainsi l'année avec 3 952 mouvements dans leur escarcelle, soit un recul de 29,7 %.

LA CÔTE D'AZUR RESTE ATTRACTIVE

Quid de la Côte d'Azur et de ses plateformes : Nice Côte d'Azur, Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez ? Un point commun aux trois : elles n'ont jamais fermé leurs pistes durant les six semaines de confinement en mars et avril, accueillant notamment – à titre gracieux – plusieurs vols sanitaires. En revanche, côté bilan, leurs situations sont pour le moins contrastées. Nice Côte d'Azur abandonne d'une année à l'autre plus de 10 000 mouvements et termine ainsi l'exercice sur une baisse de - 31,7 % de son trafic. Alors même que les grands événements cannois, du MIPIM au Festival du Film ont tous été annulés, Cannes Mandelieu affiche une perte plus mesurée : - 22 %. Quant à l'aéroport du Golfe de Saint-Tropez, il dément tous les pronostics en réussissant à améliorer ses résultats avec 2,2 % de mouvements en plus. Les fruits d'une haute saison particulièrement dynamique, la presque île tropézienne s'imposant auprès des touristes premium comme l'une des destinations reines de l'été. Comme quoi, dans les situations difficiles, on retrouve le goût des valeurs sûres ! Un réflexe encourageant pour les années qui viennent.

UNE FLOTTE ADAPTÉE AU TRAFIC EUROPÉEN

La bonne tenue de l'aviation générale dans un contexte plus que délicat, est tout de même à nuancer. Sur deux points, plus particulièrement...

Pour commencer, la nature des jets qui se sont posés à Nice et Cannes. Compte tenu des restrictions sur les destinations moyen et long-courriers, comme la Russie, le Moyen-Orient ou les USA, les gros porteurs se sont fait rares. La masse moyenne des avions traités par le Groupe a fondu cette année de 20 %. Un phénomène qui a affecté





Cannes Mandelieu, le seul segment des appareils de 23 à 35 tonnes cédant 34 % de son volume annuel. Mais c'est sans conteste Nice Côte d'Azur qui a pâti le plus de cette cure d'amincissement. Le tarmac niçois a accueilli deux fois moins d'avions de plus de quarante tonnes que l'an passé. En outre, leur présence sur l'aéroport a été écourtée. La contribution financière de l'aviation d'affaires a donc souffert fortement de l'absence de ces gros porteurs.

Et puis, il y a l'activité « hélicoptère », une composante à part entière de l'aviation générale. Or, celle-ci a souffert plus que les autres de la crise sanitaire. Si le trafic de Cannes Mandelieu est resté relativement stable, ceux de Golfe de Saint-Tropez et de Nice Côte d'Azur ont plongé : de plus de la moitié pour le premier et de près des trois quarts pour le second. L'absence des vols réguliers moyen et long-courriers que certains de leurs passagers prolongent traditionnellement d'un transfert rapide, en hélicoptère, jusqu'à Monaco ou Saint-Tropez, explique en grande partie ce phénomène. Leur retour relancera sans aucun doute l'activité « hélico ». Et il le faut, car ce mode de transport est non seulement très apprécié d'une partie de la clientèle touristique, mais il est en outre précieux pour tout le territoire.

Le pont aérien mis en place entre l'Aéroport Nice Côte d'Azur et les vallées sinistrées de l'arrière-pays, à l'automne 2020 l'a une nouvelle fois démontré.

..... L'AMÉLIORATION... CONTINUE !

Il y aura, c'est certain, des jours meilleurs. Et ils le seront d'autant plus que le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur s'est mis dans les meilleures dispositions pour les accueillir. Malgré la morosité de l'époque, le gestionnaire azuréen a profité en effet de cette année pour consolider ses acquis et développer encore sa qualité de service. Cela s'est traduit notamment par de nouveaux travaux d'embellissement sur le Terminal Aviation d'Affaires de Nice Côte d'Azur. L'idée : revoir le « lighting design » pour développer une atmosphère encore plus chaleureuse.

Un sens du détail qui témoigne de la volonté du Groupe d'inscrire son terminal dans une dynamique toujours plus premium. Le public y est-il sensible ? Oui, si l'on en croit l'initiative de Dassault Aviation. L'avionneur aquitain, l'un des leaders du marché des jets privés, a en effet choisi le Terminal Aviation d'Affaires niçois pour présenter en avant-première, du 29 juillet au 13 août, la cabine du Falcon 6X, son petit dernier. « Parce qu'elle est l'une des principales destinations estivales d'Europe, Nice était le cadre idéal pour cette exposition qui a séduit les visiteurs du monde entier » peut-on encore lire sur le site internet du constructeur.



De leurs côtés, les aéroports de Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez ont mené à terme l'appel d'offres concernant leur approvisionnement en carburant. Ils ont renouvelé leur confiance à Air BP. Le contrat qui les lie pour cinq ans à la division aéronautique du pétrolier britannique, leur assure un service qualitatif et compétitif. Mais les partenaires se sont aussi retrouvés sur des objectifs environnementaux ambitieux, au niveau notamment de la réduction des gaz à effet de serre, l'un des axes de progrès majeurs du Groupe à travers son programme NetZero 2030. Les premiers effets de cette entente devraient se faire sentir dès 2021.



RÉSEAU SKY VALET





À LA CONQUÊTE DU NOUVEAU MONDE

La satisfaction de la clientèle passe aussi par le développement du réseau. Un objectif parfaitement rempli cette année par Sky Valet. Le FBO d'Aéroports de la Côte d'Azur n'a rien cédé à la crise de la Covid, et ce malgré la cession de Sky Valet France, son antenne opérant sur Le Bourget, son nouveau propriétaire adoptant dans la foulée le label Sky Valet Connect. Un concept qui a encore fait mouche avec l'arrivée parmi les partenaires du réseau de trois nouvelles escales : Béziers Cap d'Agde et, côté bulgare, Varna et Plovdiv. Mais l'évolution la plus prometteuse de l'année reste sans aucun doute la conclusion, en octobre 2020, d'un partenariat attractif avec Paragon.

Basé à Houston, ce réseau américain offre plus d'une centaine de destinations. La majorité aux USA bien sûr, mais il en propose également une quarantaine en Europe, au Moyen-Orient, en Afrique et jusqu'en Inde. Une dimension internationale qu'il doit à sa structure particulière : il associe plusieurs FBO, indépendants les uns des autres. Tous ont en commun de répondre à des standards particulièrement élevés en matière de sécurité et de qualité de service. Un même niveau d'excellence qui autorise des synergies ambitieuses. Opérations commerciales et marketing, formations spécifiques et échanges d'informations, Paragon multiplie ainsi les outils pour que ses membres accroissent leur notoriété et augmentent leur volume d'affaires.

Pour Sky Valet et, à travers lui, l'ensemble de ses partenaires de Sky Valet Connect, le rapprochement entre son réseau et celui de l'Américain doit permettre une véritable percée sur le marché US, le premier au monde. D'ailleurs, les premiers effets de cette union se sont fait sentir dès cet automne, les escales portugaises de Sky Valet recevant quelques jets en provenance des USA. Un trafic qui ne peut que prendre de l'ampleur lorsque les effets de la Covid sur le ciel mondial se feront moins importants.

SUR LE HAUT DE LA VAGUE

S'il est venu moins d'avions sur la Côte d'Azur en 2020, les bateaux de plaisance ont été nombreux, en revanche, à fréquenter son littoral. Un phénomène qui a profité au Groupe Aéroports de la Côte d'Azur. En effet, depuis les années 70, l'Aéroport Cannes Mandelieu a un petit frère : le Port abri du Béal. Situé dans l'axe de la piste principale de l'aéroport, il est à la fois fluvial (180 anneaux), maritime (106 anneaux) et port à sec. Cette dernière configuration associe des aires de stockage sur remorque (30 postes) à un hangar de 54 postes, une infrastructure moderne et sécurisée qui témoigne des investissements réalisés ces dernières années pour offrir à la clientèle une qualité de service optimale. Le site accueille, en outre, un pôle nautique regroupant une dizaine de professionnels spécialisés dans la mécanique, la formation, les excursions en mer et les sports nautiques.





Dédié exclusivement à la plaisance, le Port abri du Béal présente deux particularités. Primo, il ne peut accueillir que des bateaux n'excédant pas les 10 mètres. Secundo, compte tenu de sa situation et de son endiguement, sa partie maritime est considérée par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, comme une zone de mouillage. Il ne peut donc l'exploiter que du 1^{er} avril au 31 octobre. En dehors de cette période, les bateaux gagnent la terre ferme et les rives du Béal, le cours d'eau qui lui a donné son nom, ou bien vont trouver asile ailleurs.

Une contrainte qui ne lui interdit pas le succès. Cette année plus que jamais ! Malgré la situation sanitaire, le bilan 2020 affiche une fréquentation sans précédent. Si le début d'année laissait espérer ce succès, il s'est surtout décidé après le premier confinement, les Français en général et les Azuréens en particulier témoignant alors d'un engouement inattendu pour la petite plaisance. Une nouvelle clientèle que l'équipe du port a immédiatement associée à sa démarche de développement durable et de sécurité, en partageant notamment avec elle les bonnes pratiques en matière d'environnement, sur le site comme en pleine mer.

NAMA conserve sa vitesse de croisière

S'il est une activité qui, au sein du Groupe Aéroports de la Côte d'Azur, a moins souffert que les autres des effets de la Covid, c'est bien le conseil. NAMA, son fer de lance dans le domaine, a réalisé un exercice 2020 conforme à ses objectifs de début d'année. Certes, le chiffre d'affaires est en baisse par rapport à 2019. Mais ce recul est tout simplement lié à des contretemps matériels, les confinements et les restrictions sur les déplacements ne permettant pas toujours de conclure les prestations commandées – et ainsi de les facturer – dans les délais prévus initialement. Néanmoins, l'ensemble des clients ayant validé l'idée d'un simple report, les contrats concernés viendront nourrir le prochain bilan.



ÇA PASSE PAR LE CENTRE

Quels travaux sont venus remplir le carnet de commande de NAMA ? Comme cette dernière en a pris l'habitude, ils sont de deux natures, répondant du marketing aéroportuaire ou de l'ingénierie technique. Dans la première catégorie, on pointe de nombreux habitués : les quatre aéroports de Corse (Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari) et, côté international, Sion, en Suisse, et Dakar, au Sénégal, ont poursuivi leur collaboration avec NAMA, via des études de ligne et des enquêtes TOD. Mais cette liste comprend aussi un nouveau venu : l'Aéroport de Châteauroux-Centre.

Ancienne base aérienne de l'OTAN, cette plateforme qui dispose d'une piste de 3 500 mètres de long a développé de nombreuses spécialités : le fret, le démantèlement des appareils hors service, l'entraînement des pilotes ou encore la formation des pompiers. Mais le Conseil Régional du Centre, son actuel propriétaire, souhaiterait y adjoindre à présent une activité plus classique : le transport de passagers. D'autant que la région ne manque pas d'atouts : un bassin de vie conséquent, une économie dynamique et de nombreux attraits touristiques, tels que les Châteaux de la Loire, le vignoble de Sancerre ou encore le fameux zoo de Beauval. Il a donc missionné NAMA pour étudier la faisabilité de quatre lignes régulières vers Nice, Lyon, Tanger et Londres.

UN SAVOIR-FAIRE TOUJOURS APPRÉCIÉ

En ce qui concerne les travaux techniques, NAMA a multiplié les chantiers tout au long de l'année. Ses experts ont ainsi signé une étude de faisabilité pour le nouveau terminal de Bastia. Toujours sur l'Île de Beauté, ils ont réalisé une mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour l'aéroport d'Ajaccio, en vue de sa possible extension. Ils ont également procédé à des audits sur Bastia, Calvi et Limoges pour vérifier leur conformité avec les exigences de l'EASA, l'Agence européenne de la sécurité aérienne. En matière de sûreté, ils sont intervenus auprès d'Ajaccio et Figari pour des études de faisabilité sur les EDS, les Explosive Détection System. Enfin, ils ont entamé une collaboration de longue haleine avec le Conseil Général de Savoie, propriétaire de l'Aéroport de Chambéry. Lors des quatre prochaines années, ils interviendront dans les domaines de la sécurité, des activités aéronautiques et extra-aéronautiques, et réaliseront le plan de composition générale de l'aéroport.

Passer les turbulences.

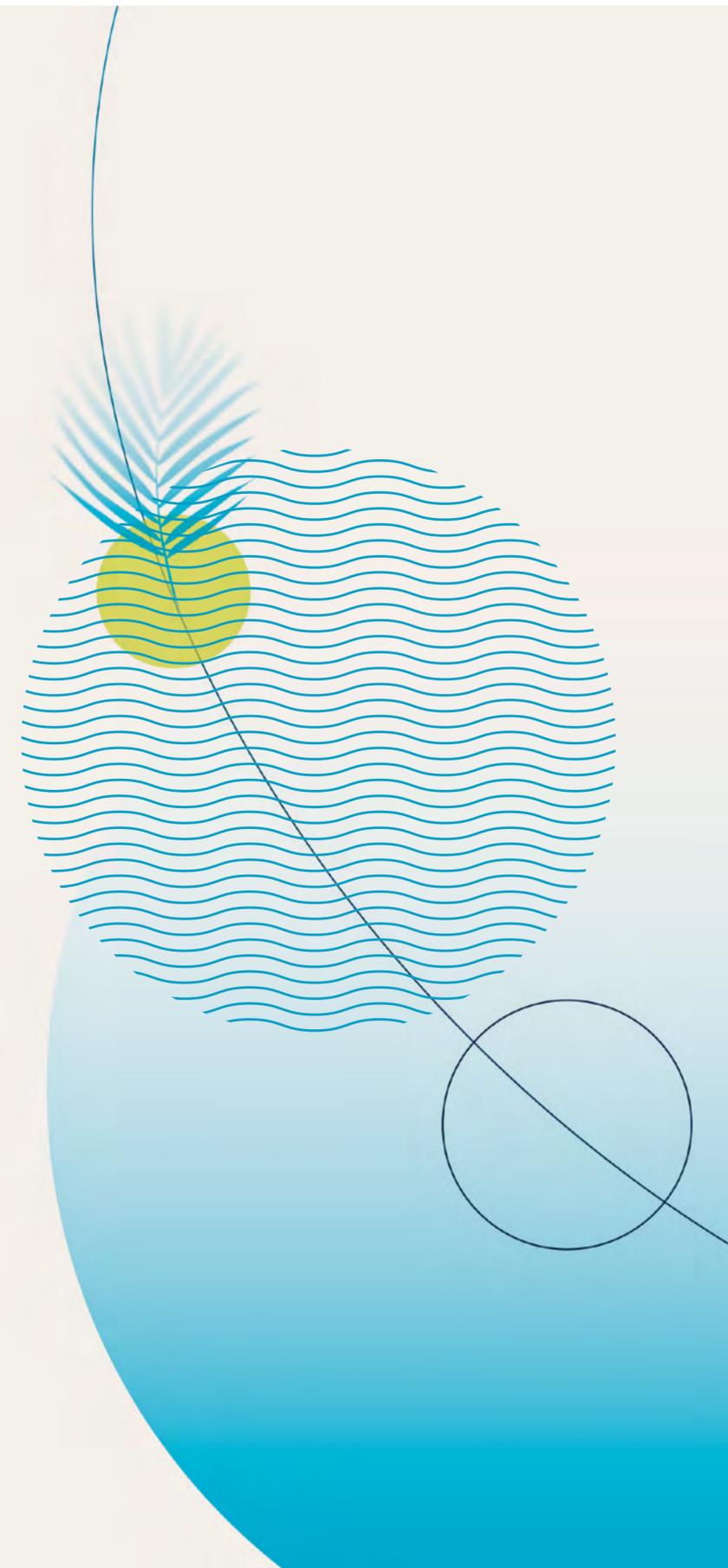
Au sein d'Aéroports de la Côte d'Azur comme partout ailleurs dans le monde, la Covid a mobilisé bien des énergies. L'entreprise a dû adapter sa gestion quotidienne à une exploitation inédite, assurer sa sérénité financière et veiller à la santé de ses personnels et de ses passagers, tout en offrant à ces derniers une qualité de service égale à celle dont ils profitaient avant la crise sanitaire.

p25 **Assurer** l'avenir

p28 **La sécurité sanitaire** avant tout

p31 **Un service** sans concession

p33 **Solidaire** avec le territoire





Assurer l'avenir

La Covid-19 a frappé l'ensemble du globe. Dès la fin février, sentant venir l'orage, les taux de remplissage de certaines lignes fondant drastiquement, Aéroports de la Côte d'Azur lançait un important plan d'économie. Dès la mi-mars, toute l'Europe ou presque s'est retrouvée confinée, ses commerces fermés et l'immense majorité des avions cloués au sol. Près de deux mois d'une quasi immobilité. Cependant, une partie des équipes d'Aéroports de la Côte d'Azur s'est appliquée durant cette période à préparer la reprise espérée de l'activité.

.....

LIMITER LES DÉPENSES

.....

D'un coup, ce ne sont plus des dizaines de milliers de passagers qui passent par l'Aéroport Nice Côte d'Azur quotidiennement, mais quelques centaines. Les recettes s'effondrent, fragilisant la trésorerie. Pour y remédier, les équipes azuréennes - obligées parfois de travailler en télétravail et en visioconférence, confinement oblige - vont mener deux actions en parallèle : réduire les gaz et remplir les réservoirs.

Dès le 17 mars 2020, premier jour du confinement, le second aéroport de France ferme son Terminal 1 pour basculer l'intégralité du trafic sur le Terminal 2. Cette manœuvre lui permet d'optimiser ses coûts d'exploitation pour poursuivre dans les meilleures conditions possibles sa mission de service public, en accueillant de rares vols commerciaux, des vols sanitaires ou, si besoin, des vols déroutés. Dans le même temps, la Direction des Ressources Humaines, profitant au mieux des mesures d'accompagnement mises en place par le Gouvernement, réduit la voilure au niveau des charges salariales tout en ménageant les intérêts de l'ensemble du personnel. Plus de 80 % de l'effectif est en activité partielle.

De son côté, la Direction Financière déclenche tous les reports d'échéances fiscales accordés par l'État et négocie avec l'ensemble des banques de l'entreprise une suspension de six mois de ses échéances d'emprunt. Rassurés par toutes ces mesures et informés chaque semaine de l'évolution des finances de l'entreprise, les actionnaires s'associent à tous ces efforts en renonçant notamment aux versements de leurs dividendes.



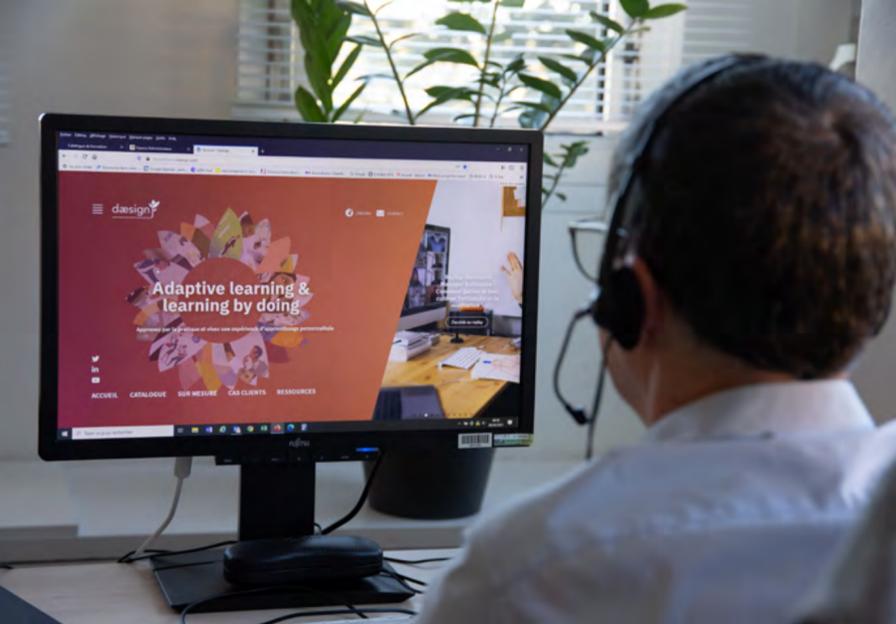
CONSOLIDER LA TRÉSORERIE

Malgré l'implication des différentes équipes restées sur le pont, les économies de charges et le recentrage des investissements, la pandémie est si violente qu'il devient rapidement clair qu'Aéroports de la Côte d'Azur va devoir trouver de nouvelles solutions de financement pour assurer ses arrières. D'autant que les experts du transport aérien n'envisagent pas un retour à la normale, au mieux, avant 2024. La Direction Financière se rapproche donc de la dizaine de banques qui l'accompagnent de longue date en vue de l'obtention d'un PGE : un Prêt Garanti par l'État. Ce dispositif permet d'emprunter jusqu'à un quart du chiffre d'affaires de 2019, sans intérêts bancaires. Il est remboursable un an après la libération des fonds (voire deux, sous certaines conditions) et couvert à 90 % par l'État.

L'accueil des établissements bancaires est unanime et tous répondent positivement à la sollicitation de leur client. Aéroports de la Côte d'Azur lève ainsi un total de 67 millions d'euros d'emprunt, le maximum permis par la formule. Une somme qui, compte tenu de toutes les mesures prises au préalable par l'entreprise, lui permet d'attendre plus sereinement le retour du trafic. Tous ses engagements vis-à-vis de ses salariés comme de ses fournisseurs seront ainsi honorés. Mieux : sitôt le court terme assuré, l'entreprise, avec l'aval de ses actionnaires, a entamé de nouvelles discussions avec ses partenaires bancaires autour du financement de ses prochains besoins d'investissement. L'avenir doit se préparer avec anticipation.

PRÉSERVER LES RESSOURCES HUMAINES

La richesse d'Aéroports de la Côte d'Azur ne se mesure pas uniquement en euros. Car, elle réside aussi dans les compétences et l'engagement quotidien de ses salariés. Tout autant que l'attractivité de la Côte d'Azur ou de la modernité des infrastructures, ils participent de la réussite de l'entreprise et de la satisfaction de ses clients : compagnies, assistants, commerces et passagers. Malheureusement, le personnel est aussi l'une des grandes victimes de la crise engendrée par la Covid-19. L'effondrement du transport aérien lors du premier confinement a, en effet, conduit l'entreprise à placer une grande partie de ses effectifs en activité partielle. Si le déconfinement et la reprise partielle du trafic avec l'arrivée des vacances d'été ont permis à chacun de retrouver une activité, fût-elle plus réduite que par le passé, l'arrivée d'une seconde vague, dès septembre et le retour du confinement et des restrictions de voyage ont de nouveau plongé l'entreprise et ses équipes dans le doute.



Face à un trafic qui a fondu de deux tiers, le Président du Directoire, avec le soutien des actionnaires, a décidé de préserver l'emploi sur le long terme. Encore fallait-il pouvoir le faire sans altérer la santé financière de l'entreprise. D'où la négociation, en fin d'année 2020, avec les Organisations Syndicales Représentatives au sein de l'entreprise, d'un accord relatif au dispositif d'Activité Partielle de Longue Durée (APLD) pour une durée de trois ans. Cet accord prévoit un ajustement du temps de travail des salariés aux besoins de l'exploitation, tout en assurant une moyenne de 60 % d'activité sur la durée du dispositif. Les heures « chômées » sont indemnisées à hauteur de 84 % minimum du salaire net habituellement perçu.

La contrepartie de ces efforts : la garantie de l'emploi jusqu'au terme de la période de validité de l'accord. On sera alors en 2024, à une époque où, selon toute vraisemblance, le trafic aérien aura retrouvé peu ou prou son niveau de 2019. Et c'est ainsi que, pour avoir su préserver son capital humain et fort de l'expertise et de l'expérience de ses collaborateurs, Aéroports de la Côte d'Azur bénéficiera pleinement de la reprise. Mieux : la société aura conservé le lien fort, source de motivation, qui l'unit à son personnel. Celui-ci l'a d'ailleurs exprimé une nouvelle fois lors de l'enquête annuelle du magazine Capital sur « les 500 meilleurs employeurs de France ». En 2020, comme un an plus tôt, Aéroports de la Côte d'Azur figure dans le top 10 de son secteur d'activité.

..... DÉVELOPPER LES COMPÉTENCES

Pour appréhender l'avenir, au-delà du maintien des effectifs, il faut aussi développer les compétences. Un objectif qui passe par la formation professionnelle. Source de performance pour l'entreprise et d'épanouissement professionnel et personnel pour ses salariés, c'est, chaque année, l'une des priorités de la Direction des Ressources Humaines. Hélas, la pandémie liée à la Covid-19 ne lui a pas permis de dérouler son plan de développement des compétences tel qu'il avait été construit initialement. Grâce, notamment, au financement apporté par le dispositif FNE (Fonds National pour l'Emploi), elle a néanmoins satisfait certains besoins exprimés tant par les managers que par les équipes, en organisant sur les périodes d'activité partielle, une partie des actions de formation prévues au plan 2020.

La DRH a d'autant mieux rempli cet objectif qu'elle a su s'adapter au contexte sanitaire particulier. Elle a notamment accru la part du « distanciel » dans le plan de développement des compétences. Des classes à distance et des modules de e-learning (des cours numériques accessibles en ligne) ont représenté un quart du total des formations qui se sont tenues dans l'année. À une période où les réunions sont limitées pour des raisons évidentes de protection, la visioconférence a permis de maintenir une interaction dynamique entre les formateurs et leur public.





La sécurité sanitaire avant tout

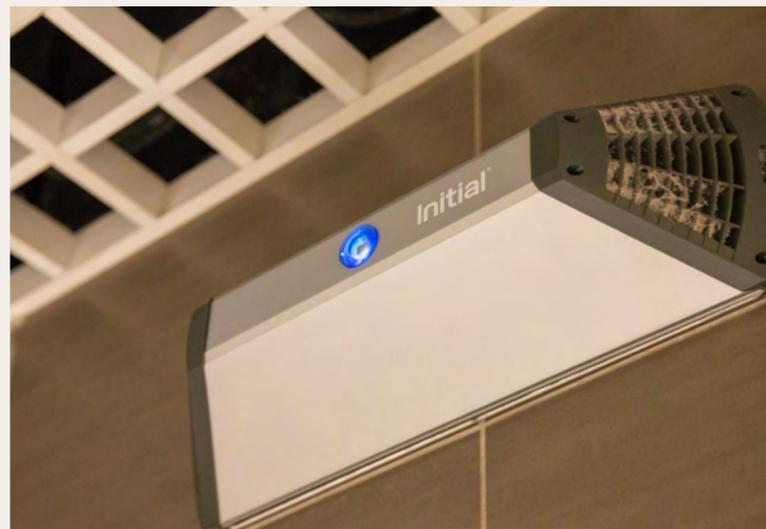
Le confinement de mars 2020 commençait à peine qu'au sein du personnel d'Aéroports de la Côte d'Azur, plusieurs personnes travaillaient déjà à « l'après ». En effet, même si on pouvait espérer un ralentissement de la pandémie, il apparaissait alors évident que le redémarrage de l'activité ne se ferait pas sans quelques aménagements propres à garantir la plus grande sécurité sanitaire.

L'une des premières décisions fut de protéger passagers et personnels de l'Aéroport Nice Côte d'Azur des microgouttelettes provoquées par les toux, éternuements et conversations, en installant des protections anti-Covid en plexiglas. Le bureau d'information, les comptoirs d'enregistrement et les banques d'accueil ou d'embarquement en ont été équipés rapidement. Durant tout le mois d'avril, les équipes de la Direction Technique ont ainsi réalisé et déployé plusieurs centaines de ces équipements, ne consommant pas moins de 300 m² de vitre plastique.

En parallèle, les distributeurs de gel hydroalcoolique, notamment aux Postes Inspection Filtrage et dans les lieux de passage, et les marquages au sol, garants du respect des distanciations physiques, se sont multipliés dans toute l'aérogare. La climatisation du Terminal 2 a été équipée de nouveaux filtres à air, des modèles F9, similaires à ceux des hôpitaux. Ce matériel haute performance améliore la qualité de traitement de l'air de 50 % par rapport aux modèles en service précédemment. Dans le même esprit, des purificateurs d'air et de surface à rayonnement UV ont fait leur apparition dans l'ensemble des blocs sanitaires.

UNE DÉSINFECTION PERFORMANTE

Pour parfaire ce dispositif anti-Covid, l'aéroport niçois a innové en faisant appel à un robot autonome virucide. Le 7 mai, à quelques jours de la fin du confinement, il a circulé dans des zones sensibles du Terminal 2 (halls, sanitaires...) afin d'éliminer par rayonnement UV, 100 % des bactéries et virus présents dans l'air comme sur les surfaces de contact. Afin de conserver le bénéfice de ce traitement de choc, des équipes dédiées spécifiquement à la désinfection, ont été déployées en complément des agents de nettoyage. Elles interviennent quotidiennement sur l'ensemble du terminal.





Avec quels résultats ? Qualigiene, une entreprise-conseil en marchés de propreté, a réalisé pour le savoir un audit de désinfection. Celle-ci a effectué, avant et après l'intervention des équipes d'entretien, plusieurs prélèvements sur des points de passage particulièrement exposés en matière de contamination microbiologique : bornes libre-service, accoudoirs des sièges, rampes d'escalators, comptoirs... Le verdict ? Toutes les analyses témoignent de ce que les protocoles d'hygiène mis en place par l'aéroport sont particulièrement efficaces.

DES TESTS À L'ARRIVÉE COMME AU DÉPART

Le dépistage est l'une des armes les plus efficaces pour ralentir la progression du virus. C'est pourquoi, tout au long de l'année, l'Aéroport Nice Côte d'Azur s'est adapté en permanence, et souvent dans des délais extrêmement courts, aux exigences des autorités, pour mettre en place des contrôles sanitaires imposés au transport aérien. Un effort soutenu pour lequel il a reçu, à la demande de la Préfecture des Alpes-Maritimes, l'aide de nombreux partenaires, tout aussi mobilisés que lui, chacun apportant ses compétences dans la lutte contre la pandémie : ARS, Métropole Nice Côte d'Azur, laboratoires, SDIS, Protection civile...

À l'automne 2020, la seconde vague de Covid s'affirmant chaque jour davantage, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a même accentué sa démarche sanitaire en offrant à ses passagers la possibilité de réaliser gracieusement des tests antigéniques. Déployé par les équipes de l'aéroport à l'initiative de la Métropole Nice Côte d'Azur, avec le soutien de l'État, ce service est une grande première dans un aéroport français. Il est ainsi complémentaire de la salle de tests PCR créée à la mi-juillet, sous la tutelle de l'Agence Régionale de Santé.

Il a bénéficié dès son ouverture, le 30 octobre, de l'appui du Groupe Air France et Alitalia. Et pour cause : ces deux compagnies opèrent sur des destinations où le test antigénique est accepté par les autorités : les DOM TOM (desservis via une escale à Paris) pour la première et l'Italie pour la seconde. Mais si la clientèle de ces deux partenaires était prioritaire, tous les voyageurs au départ de Nice pouvaient se faire tester dès lors qu'ils en faisaient la demande. Jusqu'au terme de l'opération, début 2021, ils ont été ainsi plusieurs dizaines chaque jour à profiter de ce service.

Ce service a ainsi apporté un complément intéressant à la salle de tests PCR créée à la mi-juillet, sous la tutelle de l'Agence Régionale de Santé. Cette dernière a notamment reçu les passagers des vols dits « écarlates ». Accompagnés par les équipes de l'aéroport, ils ont pu y réaliser les tests Covid obligatoires, dès leur arrivée.





UN PERSONNEL PARFAITEMENT SENSIBILISÉ

En marge des mesures sanitaires prises pour accueillir le public sur ses aéroports, Aéroports de la Côte d'Azur a également veillé à la santé de ses salariés. En 8 mois à peine, il leur a distribué 500 litres de gel hydroalcoolique et 68 000 masques. En plus de ces protections, la Direction des Ressources Humaines a mis l'accent sur l'information. Les notes de service et les emailings se sont régulièrement succédé pour avertir l'ensemble du personnel des dernières évolutions réglementaires, le tenir informé de leur situation sociale et le garder mobilisé autour des bonnes pratiques pour lutter contre la propagation du virus.

Point d'orgue de cette campagne de sensibilisation : le kit de « réaccueil ». Il a été remis en mains propres – c'est le cas de le dire ! – à 480 salariés lors de leur retour sur leur poste de travail, après le premier confinement. Il associait à un masque et du gel, un livret d'information détaillant les dispositions réglementaires prises pour limiter les risques de contamination dans le cadre professionnel. Tout ce travail s'est avéré payant puisqu'à la fin de l'année, on ne déplorait aucune chaîne de contamination au sein de l'entreprise.

UN AÉROPORT ENGAGÉ ET CERTIFIÉ

Face à la Covid-19, Aéroports de la Côte d'Azur ne s'est pas contenté de se conformer à la législation. Le Groupe azuréen a souhaité aller plus loin en comptant parmi les premiers signataires de la charte Covid-19 de l'EASA (European Union Aviation Safety Agency). L'objectif de cette démarche lancée en juin 2020 est la mise en œuvre de règles communes par les compagnies et les aéroports afin de faciliter la reprise du trafic au sein de l'Union Européenne et du reste du monde. Cette charte permet également un retour d'expérience sur l'efficacité des mesures, de les affiner et de les améliorer à la lumière de leur mise en application opérationnelle.

Dans un souci de transparence, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a également candidaté durant l'hiver 2020, à l'ACI Health Accreditation (Accréditation Santé ACI). Elle récompense l'ensemble des mesures mises en place par une plateforme pour préserver la santé des passagers comme des personnels. Elle repose sur un audit de 120 questions différentes sur la base d'un référentiel exigeant, concocté par le Conseil International des Aéroports, au niveau international, à partir des meilleures pratiques de la profession. Un appel à l'excellence auquel l'aéroport azuréen a parfaitement répondu, se conformant point par point aux attentes de l'auditeur. Il est ainsi le deuxième aéroport français après Paris à avoir décroché le précieux label début janvier 2021.





Un service sans concession

Malgré une activité en baisse, un personnel plus réduit que d'habitude et des contraintes sanitaires lourdes, toutes les plateformes du Groupe Aéroports de la Côte d'Azur ont maintenu en 2020 un niveau de qualité égale à celui de 2019. Une prouesse rendue possible par la mobilisation et la capacité d'adaptation de l'ensemble de leurs équipes.

À Nice, par exemple, malgré un effectif affecté par les mesures d'activité partielle, l'ERC, le centre d'appels de l'aéroport, a su traiter un nombre d'appels équivalents à 2019. Il a reçu jusqu'à 1 700 appels quotidiens. On aurait pu croire que ces sollicitations auraient décliné au vu du recul important du trafic commercial. Il n'en a rien été, de très nombreux usagers venant chercher auprès des téléconseillers des informations qu'ils ne trouvaient pas ailleurs notamment sur le remboursement de leurs billets d'avion, les conditions d'entrée dans le pays de leur destination ou bien encore l'adresse d'un laboratoire où réaliser un test PCR. Et même si elles ne dépendaient pas du strict périmètre aéroportuaire, l'ensemble de ces demandes ont été traitées avec autant d'efficacité et de réactivité possibles. Grâce à quoi, la plateforme niçoise a une nouvelle fois entretenu le lien de confiance qui l'unit à ses passagers.

UNE MOBILISATION GÉNÉRALE

L'engagement fort de l'équipe de l'Espace Relation Clients (ERC) n'est pas unique. Toutes les équipes de terrain ont fait preuve d'une même détermination, de souplesse pour accueillir le public dans les meilleures conditions. C'est ainsi que les équipes de l'aéroport et ses prestataires, constatant que les mesures anti-Covid augmentaient sensiblement la durée des contrôles aux Postes Inspection Filtrage, ont révisé les plans d'armement pour ouvrir des lignes sureté supplémentaires. Ils ont pu maintenir ainsi le même niveau de performance qu'en 2019.

Les équipes opérationnelles ont également fait preuve d'une grande implication. Durant l'été ou pendant les fêtes de fin d'année, deux périodes de trafic denses, il a su intervenir sans délai pour modifier les circuits de transit dans le Terminal 2 et éviter ainsi que des « bouchons » ne se forment, au détriment du confort des passagers, de la ponctualité des compagnies et de la visibilité des commerces. Durant la période des fêtes, l'aéroport a déployé un tout nouveau service : les « facilitateurs ». Facilement identifiables avec leurs gilets jaunes, présents tout au long de la journée sur les zones d'enregistrement, ces agents ont joué un double rôle : veiller au respect des mesures sanitaires et informer le public. Là encore, l'expérience a été concluante.





LES COMMERCES RÉPONDENT PRÉSENTS

On le sait parfaitement : aujourd'hui, la qualité de l'expérience passager passe aussi par une offre commerciale attractive. Elle le fut comme toujours au sein du Terminal 2, durant toute l'année 2020, l'aéroport niçois, ses boutiques et restaurants partenaires se mobilisant pleinement pour garantir aux passagers une expérience shopping pleine de plaisir. . En dépit de l'impact économique de la crise sanitaire, toutes les boutiques et les deux tiers des restaurants ont levé leur store sitôt le déconfinement de mai. Il s'en est même trouvé pour les rejoindre ! La griffe de luxe Dolce & Gabbana et les pop-ups store gourmands et insolites Lobsta et Mar y Cocina ont ainsi bravé la morosité de l'époque pour s'installer dans le Terminal 2.

Bousculées, mais pas résignées, les boutiques de l'aéroport, soutenues par les équipes commerciales de l'aéroport, ont multiplié les initiatives et les promotions tarifaires pour dynamiser leur activité. Des efforts qui se sont avérés payants. La fréquentation des boutiques et restaurants accuse bien sûr une forte baisse en 2020. Les clients étrangers, à très forte contribution, ont été absents. Mais toutes les nationalités reçues sur l'aéroport ont dépensé plus que les années précédentes. C'est ainsi qu'à la sortie de l'été, le panier moyen des Français, principal contingent du moment, avait augmenté de 2 %. Celui des Allemands étaient encore mieux garni grâce à une hausse de leurs achats de 9 %.

Solidaire avec le territoire

La crise sanitaire aura une nouvelle fois mis en évidence les liens étroits qui unissent Aéroports de la Côte d'Azur et son Territoire. Et comme dans toutes les relations qui fonctionnent bien, les aéroports ont reçu... Ils ont profité du soutien et du conseil des collectivités, organismes de santé, compagnies aériennes. Et ils ont donné tout autant... Ils ont, par exemple, maintenu leurs pistes ouvertes au plus fort de la pandémie, permettant notamment une liaison régulière et fiable entre la Corse et le Continent. Ils ont accueilli, le plus souvent gracieusement, plusieurs vols sanitaires, les avions emportant docteurs et infirmières là où leur savoir et leur énergie étaient les plus précieuses.

Le Groupe a encore répondu présent quand, à l'approche de l'été, l'étau sanitaire s'est relâché. Cette fois, il s'agissait d'agir contre d'autres maux : les effets du confinement sur l'économie locale. Le second gestionnaire aéroportuaire de France a donc contribué à la relance de la première industrie de la Côte d'Azur : son tourisme. Il est en effet la seule entreprise privée des Alpes-Maritimes à avoir abondé le plan de relance initié par le Comité Régional du Tourisme Côte d'Azur France. Ciblante essentiellement la clientèle domestique et les principales métropoles européennes, cette campagne de promotion a participé au succès de la destination azurienne durant l'été. Une réussite qui fut, pour des milliers de professionnels du tourisme et de la restauration, une grande bouffée d'oxygène.

Malheureusement, la Covid ne fut pas, en 2020, la seule catastrophe à frapper la région. Le 2 octobre, la Côte d'Azur a également subi la tempête Alex. Si elle a sévi sur tout le littoral, conduisant notamment l'Aéroport Nice Côte d'Azur à suspendre son activité pendant de longues heures, elle a surtout dévasté l'arrière-pays niçois.

En un rien de temps, la Tinée, la Roya et le Boréon sont sortis de leur lit. Elles ont alors ravagé leurs vallées et les ont coupées du reste du monde, privant leurs habitants de tout ou presque : d'eau, d'électricité et même, pour certains, de toit. À leur détresse a répondu un formidable élan de solidarité national auquel l'Aéroport a apporté sa contribution.

Il est intervenu de deux façons... D'une part, en aménageant sur son tarmac une zone spécifique pour une flotte d'hélicoptères qui comptera jusqu'à une quinzaine d'unités. Ces appareils ont permis la mise en place d'un véritable pont aérien pour acheminer des groupes électrogènes, des vivres, des matériels de déblayage, et évacuer une partie des sinistrés. D'autre part, en mettant le Terminal 1 à la disposition de la Préfecture, de la Métropole et des associations humanitaires pour qu'elles puissent y accueillir dans les meilleures conditions possibles, ceux qui avaient tout perdu. Plus de 700 victimes de cette terrible tempête ont ainsi transité par l'aérogare, y trouvant des informations, des solutions d'hébergement, de l'aide des associatifs qui leur distribuaient des vêtements et des produits de première nécessité, et le réconfort d'une cellule médico-psychologique.



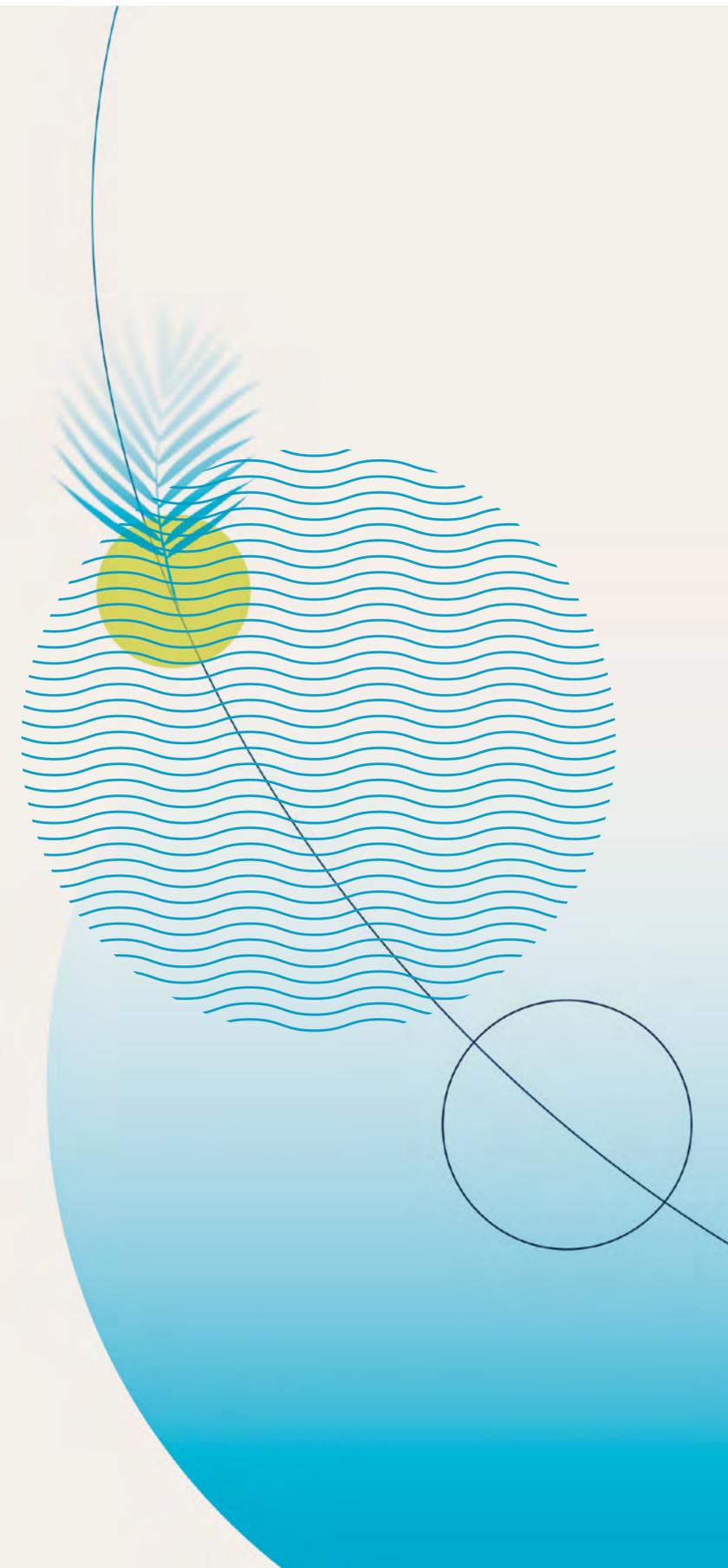
Garder le cap.

S'il a réduit la voilure pour passer du mieux possible la crise liée à la Covid, Aéroports de la Côte d'Azur a souhaité poursuivre son évolution tout au long de l'année 2020. Il a développé de nouvelles infrastructures, adopté de nouveaux outils, poursuivi sa mue environnementale afin de profiter pleinement de la reprise du trafic espérée pour l'été 2021 et d'un retour à la normale envisagé dès 2023.

p35 **Environnement :**
l'avenir prend racine

p39 **Une qualité de service**
encore améliorée

p42 **Sûreté :**
on ne baisse pas la garde





AÉROPORTS
DE LA CÔTE D'AZUR
100% attractif 0% émissif

Environnement : l'avenir prend racine

Aéroports de la Côte d'Azur a poursuivi en 2020 la démarche NetZero qui doit mener ses trois plateformes aéroportuaires à la neutralité carbone sans compensation d'ici à 2030 au plus tard.

Les initiatives programmées ont pu suivre leur cours normalement. C'est le cas, par exemple, du relamping, cette démarche qui vise à remplacer l'ensemble des ampoules à incandescence encore présentes sur les différents sites du Groupe par des LED dernières générations à très basse consommation d'énergie. Le parc automobile a également évolué. À fin 2020, plus de 80 % du parc de véhicules du gestionnaire est électrique. Un équipement qui, sur le seul Aéroport Nice Côte d'Azur, a nécessité l'installation de 15 bornes de chargement supplémentaires.

Ces dernières ancrent plus que jamais le groupe aéroportuaire azuréen dans l'éco mobilité. Ce mouvement a pris un essor considérable ces dernières années avec l'entrée en service des navettes électriques reliant les deux terminaux et, plus encore, avec l'arrivée du tramway. Les progrès réalisés durant l'année 2020 s'ils sont moins spectaculaires n'en restent pas moins appréciables. Ils ont essentiellement concerné les deux-roues. Les scooters électriques, pour commencer. L'Aéroport Nice Côte d'Azur a mené un essai de plusieurs mois avec City Scoot. Ce spécialiste du scooter électrique en libre-service a mis une dizaine de machines à la disposition des passagers et des salariés. Le test s'est avéré concluant et City Scoot pourrait rejoindre la station de Renault Mobility, aux abords du Terminal 2, pour initier un pôle spécialisé dans les véhicules électriques en partage.



OBJECTIF 2030 : NE PLUS ÉMETTRE DE GAZ À EFFET DE SERRE !





LA MOBILITÉ TOUJOURS PLUS DOUCE

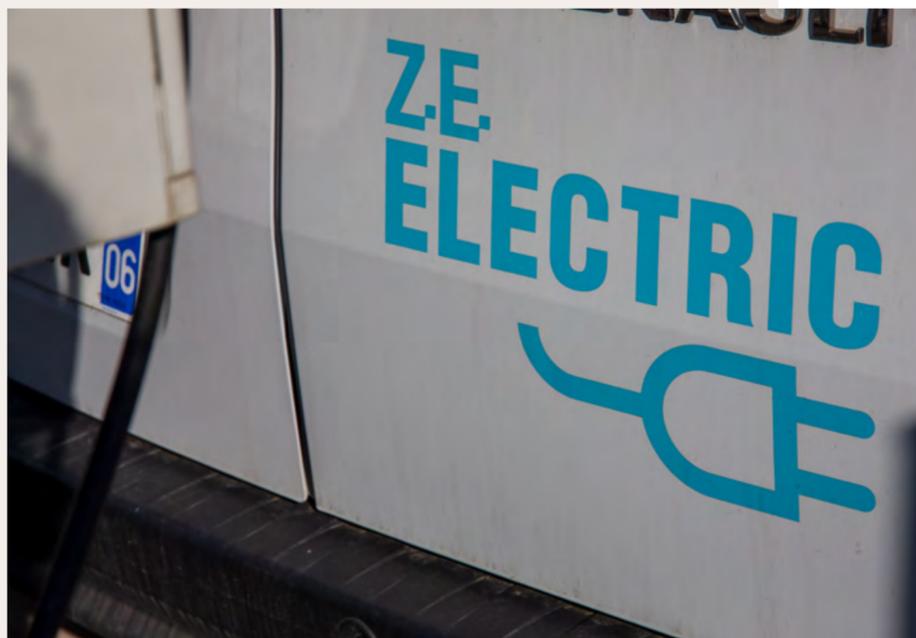
Autres grands gagnants de l'année 2020 : le vélo. Doit-on y voir la conséquence du passage du Tour de France dans la région ? Toujours est-il que la Petite Reine s'est trouvé un nouveau royaume du côté de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, les bicyclettes se multipliant sur l'ensemble du site. Une popularité qui a conforté l'aéroport dans son choix de développer la mobilité douce sur la plateforme niçoise.

Pour asseoir définitivement ce phénomène, conformément à son plan stratégique, elle a créé cette année plusieurs parkings dédiés aux vélos, couverts et sécurisés. Près de 140 places au total, réparties sur les deux terminaux et le bâtiment administratif. Leur taux d'occupation est très satisfaisant et témoigne du succès grandissant, sur la plateforme niçoise, du plus écologique des modes de transport.

UNE GRANDE PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

2020 a vu le renouvellement de la certification ISO 50001 pour l'Aéroport Nice Côte d'Azur mais aussi pour la première fois celle de Cannes Mandelieu. Cette certification remplace l'audit énergétique que les entreprises de plus de 250 salariés ont l'obligation d'effectuer tous les quatre ans. Or, si cet audit est capable d'identifier les gisements d'économie d'énergie, il ne dit rien sur la manière de les exploiter durablement. Se lancer dans une certification le permet. Et les gains ne sont pas seulement financiers. La démarche permet en effet une meilleure maîtrise des consommations énergétiques de l'ensemble des bâtiments, installations et équipements de l'aéroport : parc de véhicules et engins, installations de chauffage et de refroidissement, éclairages intérieurs et routiers... Au final, cette certification s'inscrit parfaitement dans l'engagement NetZero Émission. Car qui dit réduction des consommations d'énergie dit aussi moins d'émissions de gaz à effet de serre.

En matière d'énergie, l'année 2020 a été également mise à profit pour finaliser une étude portant sur le système de chauffage et de climatisation du Terminal 1 de l'Aéroport Nice Côte d'Azur. L'idée développée de concert par la Direction Technique et Dalkia, son partenaire : en finir avec le gaz en récupérant des calories « propres » selon le principe de la boucle d'eau tempérée. L'été, on récupère le froid de la nappe phréatique du Var pour abaisser la température des fluides rafraîchissant l'aérogare. À l'inverse, l'hiver, on profite de la chaleur des eaux usées d'Haliotis, l'usine de dépollution de la Métropole Nice Côte d'Azur, pour les réchauffer. Un accord entre Aéroports de la Côte d'Azur et Dalkia a été signé tout début 2021. Dès la mise en route de l'ensemble des installations, au plus tard début 2022, ce système innovant, particulièrement précieux pour l'environnement, permettra une réduction significative des émissions de CO₂ de l'Aéroport Nice Côte d'Azur.





Office National des Forêts

Le 20 octobre dernier, le village de Saint-Cézaire-sur-Siagne, près de Grasse, a signé cette convention inédite grâce à laquelle une parcelle d'un demi-hectare brûlée en 2017 va retrouver vie, avec la plantation de 500 nouveaux arbres. Quelques semaines plus tard, Carros, une ville des hauteurs de Nice, confie au groupe aéroportuaire, 2,6 hectares en friches qui se verront enrichis de 2080 plants de chênes verts, sorbiers et autres espèces adaptées au terroir local. D'excellents débuts pour une démarche qui devrait permettre aux aéroports niçois et cannois de rejoindre bientôt le cercle encore restreint des aéroports carbone neutres, sans compensation. La Côte d'Azur en sortira également gagnante puisque, selon le plan prévisionnel d'investissements du Groupe, celui-ci pourrait participer, dans les dix ans qui viennent, au reboisement de plus de 80% des espaces forestiers communaux disponibles des Alpes-Maritimes.

L'APPEL DE LA FORÊT

En matière d'environnement, l'avancée la plus spectaculaire de l'année concerne assurément l'absorption des émissions de gaz à effet de serre. Le début de l'année a vu en effet la création du premier puits de carbone d'Aéroports de la Côte d'Azur. La société azurienne a en effet planté une forêt de 1 200 arbres, issus de onze espèces différentes, à l'orée des pistes de l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez.

Ce ne sont encore que de jeunes pousses, mais, dans quelques années seulement, ces arbustes se seront assez développés pour absorber les 19 tonnes de CO₂ générées annuellement par l'activité de la plateforme azurienne. Une performance qui en fera ainsi le premier aéroport de France et le quatrième en Europe à afficher un bilan carbone neutre sans compensation. Les perspectives à long terme sont encore plus réjouissantes puisque dans une petite vingtaine d'années, ce nouvel espace vert devrait capter jusqu'à 30 tonnes de gaz carbonique par an, compensant ainsi une partie des émissions du trafic tropézien.

UNE GRANDE PREMIÈRE

Il n'y aura pas, par contre, de forêts sur les aéroports de Nice et Cannes. Il faudrait en effet plusieurs dizaines de milliers d'arbres pour absorber les émissions résiduelles des deux plateformes. Or, la place manque ! Pour autant, Aéroports de la Côte d'Azur remplira ses objectifs grâce à une solution basée sur un principe aussi ingénieux que vertueux : la reforestation des sites naturels décimés par les ravageurs ou les incendies. Un travail collectif des équipes aéroportuaires, sous l'impulsion du Département Développement Durable et Environnement, a imaginé un accord « gagnant-gagnant » avec les communes propriétaires de ces terres sinistrées et l'Office National des Forêts (ONF). Via une convention spécifique de 30 ans, une commune confie ses terrains au groupe aéroportuaire azurien qui, en contrepartie en assure le reboisement et l'entretien pendant toute cette période au travers du savoir-faire et de l'expertise de l'ONF. Du « jamais vu » dans tout le pays !

Pour que ce partenariat soit en tout point satisfaisant Aéroports de la Côte d'Azur a demandé à l'ONF de recenser tous les besoins en reboisement dans un rayon de 45 kilomètres autour des pistes azuréennes et 30 km autour des pistes cannoises. Pourquoi ces périmètres ? Parce qu'ils correspondent aux cycles LTO (approche, roulage, décollage et montée, en-dessous de 3000 pieds) des avions fréquentant Nice Côte d'Azur et Cannes Mandelieu. L'absorption de CO₂ s'inscrit ainsi parfaitement dans l'aire d'influence des deux aéroports.



Une qualité de service encore améliorée

Avec l'environnement, la qualité du service reste la grande priorité d'Aéroports de la Côte d'Azur. Et comme pour l'environnement, l'entreprise azurienne a choisi de faire fi des difficultés présentes pour réussir l'avenir. Du coup, même si l'année 2020 a bousculé son quotidien comme ses prévisions, elle n'a rien lâché sur les grands projets qui doivent améliorer l'accueil des passagers, la sûreté de ces derniers comme de l'ensemble des personnels de la plateforme, et la fluidité du trafic aérien.

L'Aéroport Nice Côte d'Azur a ainsi mené tous les travaux qui devaient l'être. Certes le démarrage des travaux de l'agrandissement du Terminal 2 a été ajourné par prudence. Il ne fait aucun doute que le trafic reviendra bientôt à son niveau initial et qu'un fort besoin d'espace se fera de nouveau sentir en période de pointe. L'agrandissement reste donc tout à fait d'actualité. En attendant, le Groupe ne reste pas inactif, menant une réflexion en interne pour peaufiner encore un peu plus l'aménagement de la future infrastructure et intégrer de nouveaux services dédiés aux passagers.

DES LIFTINGS AMBITIEUX

Durant les premiers mois de 2020, l'aéroport niçois a poursuivi son plan de rénovation de l'aile Est du Terminal 1 en terminant le remplacement des passerelles 12 et la refonte du poste avion auxquelles elles sont rattachées. Dès l'automne, il a lancé la dernière tranche de travaux avec la modernisation des passerelles 14 et des postes avions 16 et 18. En 2021, au terme de cette troisième phase, les passagers et les compagnies disposeront ainsi d'installations plus confortables, modernes et performantes que jamais.

Autre cure de jouvence spectaculaire : celle de la Piste Nord programmée pour janvier 2021. Mais les études de sécurité, les procédures et autorisation DGAC étaient déjà en cours début 2020 et les travaux préparatoires ont commencé fin 2020 avec l'implantation sur le tarmac niçois d'une centrale de production d'enrobé, capable de livrer plusieurs centaines de tonnes à l'heure. Ce choix d'une production in-situ répond à deux objectifs.





L'un est environnemental : elle évite une noria de camions sur les grands axes routiers de la région et les abords de la plateforme. L'autre est technique : elle sécurise le chantier qui ne peut se permettre de rupture dans la chaîne d'approvisionnement des machines sur la piste.

En effet, afin de se doter d'une piste durable, l'aéroport niçois a choisi de limiter au strict minimum le nombre de bandes de bitume qui la composent et, in fine, le nombre de joints qui les raccordent les unes aux autres. L'expérience des équipes techniques a démontré que ce sont en effet ces derniers qui fragilisent le plus l'infrastructure. C'est par eux, par exemple, que s'infiltrent les eaux de pluie. Le seul moyen de les éviter : dérouler la bande d'enrobé d'un seul tenant. Dans ces conditions, il est hors de question de risquer l'interruption des opérations à cause d'un embouteillage ou d'un quelconque événement ralentissant les livraisons.

Quid des déchets générés par cette rénovation ? Les quarante mille tonnes d'enrobés récupérées après le raboutage de l'ancien revêtement sont entièrement recyclés. Sur place, tout d'abord : cinq mille tonnes sont réinjectés dans la nouvelle couche de base de la piste. Et pour le reste ? Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme ! La majorité des gravats vont ainsi connaître une seconde vie en servant d'enrobés routiers. Une partie finira même dans nos forêts. Une fois concassés, ils enrichiront en effet des graves non traités, un agrégat de sable, cailloux et graviers fort apprécié pour le remblai des pistes forestières.

UN TRAFIC TOUJOURS PLUS FLUIDE

En matière de transport aérien, la qualité se confond souvent avec la fluidité. Or, en 2020, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a fait sur ce point un bond de géant. En témoigne sa labellisation A-CDM (Airport-Collaborative Decision Making) par EUROCONTROL, l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne et cofinancé par l'Union Européenne. La plateforme azurienne a rejoint officiellement la vingtaine d'aéroports européens qui utilisent ce système de gestion du trafic aérien. Il est fondé sur le partage d'information en temps réel entre les principaux acteurs du ciel européen : aéroports, compagnies, assistants, météo et contrôle aérien. Sitôt que l'un d'eux constate une anomalie entraînant le retard d'un avion, il en avise l'ensemble des protagonistes. Ils peuvent alors revoir leurs plans, réaffectant leurs ressources et réorganisant les opérations aériennes pour éviter des retards en cascade, source de désagrément pour les passagers, de pertes financières pour les compagnies et de pollution pour l'environnement.

Pour optimiser les bénéfices de ce dispositif, le second aéroport de France s'est doté, début décembre, d'un Airport



 Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe de l'Union européenne



Opérations Center (APOC), projet cofinancé par l'Union Européenne. Cette structure réunit au sein d'un même plateau, toutes les fonctions liées aux opérations aéroportuaires : gestion des flux passagers, tri-bagages, stationnement des avions et maintenance technique des équipements. Dans un second temps, il s'ouvrira également aux équipes en charge des accès de l'aéroport, de sa sécurité et de sa sûreté. L'avantage de concentrer toutes ces expertises ? Le même que pour l'A-CDM : un meilleur partage d'information pour une efficacité accrue. En croisant leurs données, en coordonnant leurs efforts, les différents services peuvent en effet anticiper d'éventuelles difficultés d'exploitation, adapter rapidement leur organisation pour faire face à un dysfonctionnement inattendu et lui trouver rapidement une solution pertinente.

Les personnels de l'APOC sont d'autant plus réactifs et performants que le développement de leur « super centre de contrôle » s'est accompagné du déploiement ou de la modernisation de plusieurs applications informatiques. Pour répondre aux exigences de l'A-CDM, RESA et ATRICS, deux prestataires historiques de Nice Côte d'Azur, ont notamment procédé à la remise à niveau de leurs systèmes de pilotage des opérations aéroportuaires. Ainsi, la centralisation et le traitement de toutes les données concernant les vols niçois, et la planification des horaires de vol ont-ils encore gagné en efficience.

Il s'est également rapproché de la société Blue Wave pour la création de son Surface Manager (SMAN). Cet outil permet d'avoir en temps réel une vision globale de la partie pistes, taxiways et postes avion. Ainsi, il est possible, entres autres, de suivre l'ensemble des appareils présents sur cette aire pour en assurer la gestion et visualiser le trafic en temps réel.

Enfin, l'APOC a mené à la création d'un tout nouvel outil : l'Hyperviseur. Développé en collaboration avec la société PIXYS, ce système est entièrement conçu pour la plateforme niçoise. Cette « supervision de toutes les supervisions » permet de centraliser toutes les données pouvant avoir un impact sur l'exploitation sur une seule et même interface. Ces données sont ensuite corrélées entre elles pour avoir une vision globale et synthétique de la situation à un instant donné, et ainsi prédéfinir une priorisation dans la gestion des évènements. Véritable outil de pilotage, l'Hyperviseur permet une meilleure anticipation et réactivité pour assurer la continuité d'exploitation.

..... ÉVITER LES POINTS DE CONGESTIONS

La fluidité ne concerne pas que les opérations en piste ; elle se joue aussi dans les terminaux. Qu'un point de congestion apparaisse sur le parcours passager et tout le monde est perdant. Les voyageurs stressent et se pressent,



les commerces perdent de la clientèle et les compagnies attendent les retardataires. Pour éviter au maximum un tel scénario, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a adopté en 2020 la solution de Passenger Flow Monitoring développée par Smart Flows basé sur les détections Wi-Fi anonymisées. Elle permet de suivre en direct, sur un simple écran, les densités de population sur les zones principales du parcours passager : halls publics, filtres de contrôle, commerces, salles d'embarquement. On peut ainsi anticiper ou détecter très facilement les points d'engorgement et alerter alors les équipes opérationnelles pour qu'elles interviennent rapidement sur le terrain et relancent le flux.

Alors que la crise de la Covid-19 a mis en avant la nécessité de limiter les regroupements de personnes, cette solution permet, au-delà d'améliorer l'expérience client, de mieux s'assurer de la bonne application des diverses mesures sanitaires déjà mises en place au sein de l'aéroport.

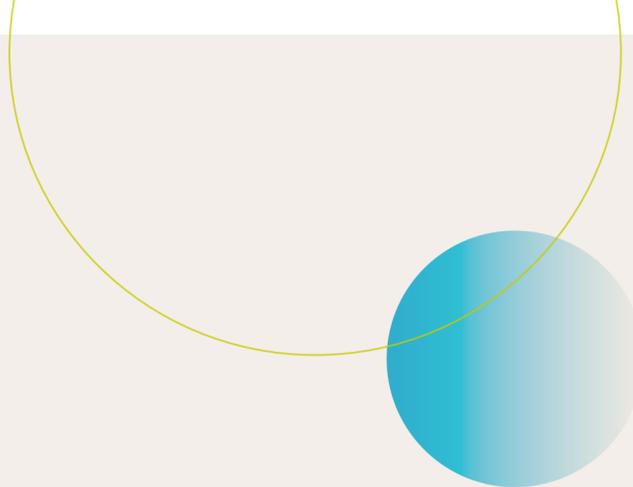
Cet outil complète la supervision plus fine déjà existante via l'outil XOVIS basé sur des capteurs 3D. Un outil qui a montré toute son utilité notamment dans le suivi des flux passagers et l'alerte en cas d'attente prolongée en banques d'enregistrement et aux postes frontière du Terminal 2.

Sûreté : on ne baisse pas la garde

Des technologies de pointe encore, mais cette fois du côté de la sûreté. En 2020, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a déployé sur le Terminal 2 un nouveau RX Hors format et des tomographes de dernière génération. Le premier est non seulement plus sûr, mais il est surtout plus rapide. Il profite en effet de la technologie de double vue : un seul passage suffit pour obtenir différents points de vue de l'objet scanné. Quant aux seconds, ils poussent la détection d'explosifs à des niveaux sans précédent. D'une fiabilité redoutable, ces appareils offrent une qualité d'imagerie optimale, avec une vision 3D du bagage qui permet à l'opérateur de le fouiller virtuellement de fond en comble. Ainsi, dès juillet 2020 l'Aéroport Nice Côte d'Azur aura mis aux normes sûreté ses tri bagages (équipements de standard 3) soit 2 mois avant la date limite initialement fixée par les autorités (reporté par la suite au 1^{er} septembre 2021 du fait de la Covid 19).

Enfin, au-delà de la sûreté aéroportuaire, un gros travail a été fait en lien avec les services de l'État pour sécuriser les installations côté ville afin d'augmenter encore la sécurité des personnes contre toute attaque. Ce travail de sécurisation est basé sur un plan pluriannuel qui sera mené peu importe les contraintes liées à la crise actuelle.





Composition du conseil de surveillance et du comité exécutif 2020

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

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 *
- Frédéric Gozlan
- Jean-François Guitard
- Nicole Serruya *
- Filip Soete
- Michel Tohane

* 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, ©Stephane Aurel Architecture, Didier Bouko, ONF • Banque d'image : istockphoto • Conception : Emergence-Studio • Traduction : Raptrad • Édition juin 2021 • disponible sur : www.nice.aeroport.fr



— GROUPE —
AEROPORTS
DE LA COTE D'AZUR