

VOUS FAIRE RAYONNER!



BILAN DE PERFORMANCE

AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR
2025



AÉROPORTS
DE LA CÔTE D'AZUR

SOMMAIRE

INTRODUCTION

Agir avec conviction, **mesurer avec transparence**

En 2025, Aéroports de la Côte d'Azur a franchi diverses étapes structurantes et révélatrices de ses ambitions en matière de performance, opérationnelle comme environnementale. Si l'Aéroport Nice Côte d'Azur a enregistré un trafic passagers record, il a également réussi à confirmer sa trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre sous son contrôle.

Les deux plateformes du Golfe de Saint-Tropez et de Cannes Mandelieu ont également poursuivi leurs efforts en matière de réductions de leurs émissions.

Ces exemples illustrent notre ambition et confortent notre stratégie pour atteindre notre objectif : parvenir au Net Zéro Emissions sous notre contrôle à l'horizon 2030. Cet objectif structure l'ensemble de nos décisions et de nos actions au quotidien. Elle mobilise l'ensemble de nos personnels et encadre nos relations avec nos partenaires. C'est toute la chaîne de valeur de nos opérations qui s'en trouve engagée. Agir, c'est aussi avoir l'honnêteté de mesurer les conséquences de nos actions. C'est pourquoi, sans obligation réglementaire, Aéroports de la Côte d'Azur a décidé, pour ce

nouveau bilan de performance, de l'organiser selon les principes de la *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD) de l'Union européenne. La CSRD ambitionne de transformer le reporting extra financier en un véritable outil de gestion de la durabilité. C'est pour nous un appui et non une contrainte, un levier supplémentaire après ceux que nous avons déjà mis en œuvre, afin de piloter encore plus efficacement nos actions et de pouvoir, en toute transparence, en rendre compte auprès de nos partenaires et riverains.

C'est ainsi l'ensemble de nos actions que vous trouverez dans ce bilan annuel. Et, plus largement, le témoignage de notre implication quotidienne, de notre engagement sincère à faire rayonner notre territoire, nos collaborateurs et l'ensemble de nos parties prenantes.

Bonne lecture.

« Agir, c'est aussi avoir
l'honnêteté de mesurer
les conséquences
de nos actions. »

Xavier Bouton

Président du Conseil de surveillance

Franck Goldnadel

Président du Directoire



Trois plateformes, une mission : **connecter, accueillir, faire rayonner**

Le groupe Aéroports de la Côte d'Azur réunit trois aéroports complémentaires et des activités d'assistance en escale, en France et à l'international. Son modèle repose sur une double vocation : connecter durablement le territoire et offrir un haut niveau de service à ses clients et partenaires.

AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR, C'EST :

3 aéroports en gestion

640 emplois directs

+70 métiers en interne

+150 recrutements par an

2,8 Md€ de contribution au PIB français

40 800 emplois équivalents temps plein
générés au niveau national

N°2 européen en matière
d'aviation d'affaires

Les fondamentaux de notre modèle

Connecter un territoire
ouvert sur le monde mais
structurellement enclavé

Exploiter des plateformes
aux usages très différents : trafic
commercial, aviation générale,
aviation d'affaires, hélicoptères

Servir passagers, compagnies,
équipages et clients premium

Déployer des savoir-faire
d'assistance au-delà
de la Côte d'Azur

« Les Aéroports de la Côte d'Azur forment une communauté de passionnés et d'experts qui œuvrent au quotidien pour désenclaver des territoires, permettre à des millions de passagers de voyager selon leurs besoins tout en réduisant au maximum les impacts environnementaux de leurs activités. »

Franck Goldnadel
Président du Directoire



NICE CÔTE D'AZUR

La plateforme d'aviation commerciale du Groupe en 2025

Plateforme majeure du Groupe, l'aéroport niçois concentre l'activité commerciale régulière et confirme en 2025 sa fonction de désenclavement d'un territoire à forte attractivité internationale. La progression du trafic passagers reste supérieure à celle des mouvements, signe d'une croissance responsable s'appuyant sur des avions mieux remplis et de plus grandes capacités.

2^e aéroport de France après Paris

15,23 M de passagers

163 052 mouvements d'avions

122 destinations directes

45 pays connectés

61 compagnies régulières

15 long-courriers à l'été 2025

+ 3,2 %

de trafic passagers en 2025

+ 5,8 %

de trafic long-courrier

+ 4,7 %

de trafic international



Airport Carbon Accreditation
niveau 5 en 2025

CANNES MANDELIEU

Une plateforme aux multiples usages

L'Aéroport Cannes Mandelieu occupe une place singulière au sein du Groupe. Sa valeur tient moins à un volume global qu'à une spécialisation nette autour d'activités complémentaires : aviation d'affaires, aviation légère, hélicoptères, services publics de secours et formation des pilotes. L'aéroport accueille des aéronefs jusqu'à 35 tonnes, intègre le dispositif CALIPSO de classification acoustique et figure parmi les aéroports français les plus encadrés en matière de restrictions d'exploitation. Il forme un véritable système aéroportuaire avec l'Aéroport Nice Côte d'Azur, permettant d'optimiser leurs performances.

En 2025...



• Obtention de la certification
IS-BAH niveau 1



• Labellisation Aérobio
niveau 2

• Entrée en vigueur d'un nouvel
arrêté restreignant les tours de piste

• Obtention de la certification
ISO 14 001

62,4 % aviation légère

18,4 % aviation d'affaires

17 % hélicoptères civils

2,2 % aviation d'État
(avions et hélicoptères)



GOLFE DE SAINT-TROPEZ

La plateforme d'un territoire premium

L'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez complète le dispositif du Groupe avec une plateforme à forte saisonnalité, étroitement liée à l'attractivité internationale du territoire et à ses besoins de desserte premium.



Label Aérobio niveau 3 en 2025



IS-BAH niveau 1

+ 15,3 %



de mouvements par rapport à 2024



Lignes saisonnières Saint-Tropez /
Sion et Saint-Tropez / Genève

4261 mouvements d'aviation d'affaires en 2025

2628 mouvements d'hélicoptères en 2025



Le savoir-faire services au-delà des plateformes

Avec Sky Valet, le Groupe prolonge hors de ses plateformes son expertise de l'accueil et de l'assistance, confirmant la « dimension de services » de son modèle d'affaires.

43 destinations

6 pays couverts



Leader européen

dans l'assistance en escale
d'aviation d'affaires



Certifié Safety First Clean

Notre projet d'entreprise : **Un cap partagé**

Lancé en 2023, le projet d'entreprise structure l'action collective d'Aéroports de la Côte d'Azur. Il aligne les équipes autour d'une même vision et définit les engagements vis-à-vis de notre territoire, nos clients, nos partenaires et nos collaborateurs.

NOS ENGAGEMENTS POUR NOS CLIENTS ET PARTENAIRES

- Servir le rayonnement du territoire et accompagner son développement économique et un tourisme durable, tout au long de l'année
- Être pionnier dans l'engagement environnemental et un acteur du futur des mobilités durables en créant les conditions d'une transition vers une mobilité décarbonée
- Incarner le rêve de la Côte d'Azur en offrant à tous les clients une expérience aéroportuaire réussie, rimant avec élégance et plaisir
- Être connecté à la ville et simplifier l'ensemble du parcours client pour une expérience chaleureuse et fluide
- Transformer les contraintes spatiales en forces et travailler main dans la main avec tous les partenaires au service d'une performance responsable

NOS ENGAGEMENTS POUR NOS COLLABORATEURS ET CANDIDATS

- Travailler avec fierté pour une entreprise au service du développement durable de son territoire
- Agir avec la passion de son métier et se projeter chez Aéroports de la Côte d'Azur grâce à la diversité de ses activités et de ses plateformes
- Œuvrer en expert de son métier, à la recherche de l'optimisation des plateformes pour une performance durable au service de ses clients
- Responsabiliser chacune et chacun pour améliorer les méthodes de travail et développer des projets transformants pour les aéroports du Groupe
- Apprécier de venir travailler chaque jour, dans une ambiance bienveillante et un cadre unique

« Aéroports de la Côte d'Azur : nos aéroports responsables, accueillants et innovants, sont au service du rayonnement d'un territoire d'exception et de sa culture. »



Azur 2030 : L'ambition mise en œuvre

Lancé en 2024, Azur 2030 joue pleinement son rôle de boussole.

Ce plan stratégique guide l'action des équipes, hiérarchise les priorités de transformation et inscrit dans la durée une ambition claire : conjuguer adaptation des capacités, qualité d'expérience, développement durable et connectivité territoriale.

Le Système de management intégré : moteur d'amélioration continue

Un an après sa mise en place, le Système de management intégré (SMI) confirme son rôle structurant dans le pilotage d'Aéroports de la Côte d'Azur. En 2025, le Groupe a obtenu ses certifications ISO 9001, 14001, 45001 et 50001, avec un retour d'audit positif sur l'alignement du SMI avec le plan stratégique.

Un cadre commun pour piloter et progresser

Le SMI permet d'articuler, dans un même cadre, la qualité de service, la santé-sécurité au travail, la performance énergétique et l'environnement. Pensé comme un outil au service du plan stratégique et un instrument de mesure de la performance RSE, il structure les démarches, facilite leur cohérence et inscrit l'amélioration continue dans le fonctionnement de l'entreprise. Des axes de progrès sont d'ores et déjà identifiés : ils nourrissent la suite, avec l'objectif d'intégrer encore plus formellement les enjeux de la démarche RSE.

Les 4 piliers du plan stratégique

1

Optimiser et adapter les capacités et processus des trois plateformes azuréennes. Il s'agit de maintenir et de développer les capacités de leurs actifs, systèmes et équipements en les rendant tout à la fois plus sobres et plus performants

2

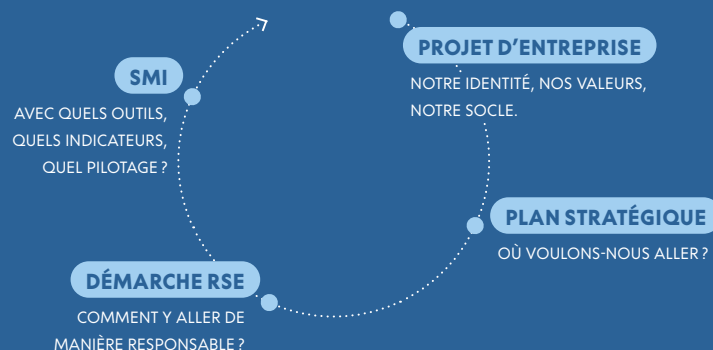
Accompagner la croissance raisonnée d'un trafic de qualité et faire vivre des expériences réussies aux passagers

3

Développer l'activité sous le prisme de la sobriété et de la durabilité. Cela passe par la poursuite de la démarche environnementale de l'entreprise, par l'engagement de ses collaborateurs et par la sensibilisation de l'ensemble de ses partenaires

4

Favoriser l'accessibilité et la connectivité territoriale. Au service de la Côte d'Azur, de sa population comme de ses acteurs socio économiques, les aéroports Nice Côte d'Azur, Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez sont autant de passerelles dynamiques entre leur région et le reste du monde



De la performance à la durabilité : une trajectoire volontariste

L'année 2025 a marqué une nouvelle étape dans la structuration du *reporting* extra financier d'Aéroports de la Côte d'Azur. En s'appuyant sur la double matérialité, sur des indicateurs progressivement fiabilisés et sur une trajectoire volontaire tendant vers les standards CSRD, le bilan vise à mieux hiérarchiser les enjeux, à objectiver les progrès et à préparer le rapport de durabilité attendu à l'horizon 2028. Une démarche volontaire pour renforcer la transparence, la mesure et la comparabilité.

LES REPÈRES DE LA TRAJECTOIRE :

2025 Une étape clé pour publier des informations plus mesurables, fiables et comparables.

2028 L'horizon visé pour produire un premier rapport de durabilité conforme à la CSRD.

13 Enjeux RSE prioritaires identifiés à partir de l'analyse de double matérialité.

Une convergence vers les meilleurs standards

Ce rapport de performance 2025 s'inscrit dans une évolution assumée du reporting du groupe Aéroports de la Côte d'Azur : d'un rapport davantage narratif et tourné vers l'activité, il progresse vers un format plus structuré, étayé et comparable, au plus près des canons des rapports de durabilité. L'objectif est de répondre à des attentes désormais fortes en matière de transparence et d'objectivation, qu'elles émanent des parties prenantes institutionnelles, des partenaires financiers, de nos actionnaires, des clients ou des collaborateurs.

Qu'est-ce que la CSRD ?

La CSRD constitue le nouveau cadre européen de référence : elle vise à standardiser et renforcer la publication d'informations de durabilité, en demandant aux entreprises de rendre compte des risques et opportunités RSE auxquels elles sont exposées, ainsi que des impacts positifs et négatifs de leurs activités sur l'environnement et la société, selon des standards communs, tout en documentant comment elles y font face.

CSRD : anticiper pour gagner en maturité

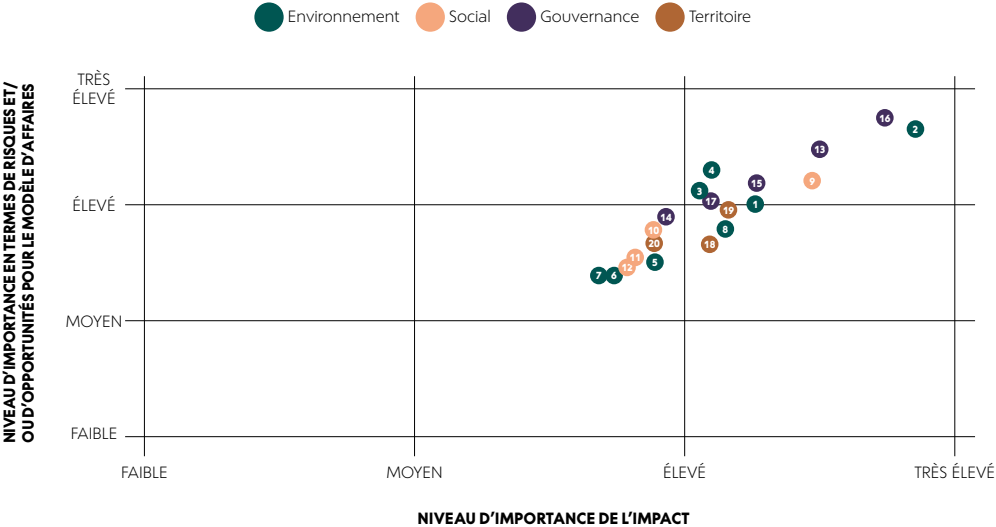
Le Groupe s'engage de façon volontaire dans une trajectoire CSRD, bien qu'il n'y soit pas directement assujéti. Cette anticipation permet de renforcer progressivement la maturité des pratiques internes, tout en alignant le *reporting* extra financier avec les attentes du marché et de nos actionnaires, éligible à la CSRD.

Double matérialité : identifier ce qui compte vraiment

Au cœur de la CSRD, l'analyse de double matérialité permet d'identifier les sujets de durabilité réellement déterminants selon deux angles complémentaires :

- Matérialité d'impact (*inside-out*) : comment les activités du Groupe affectent l'environnement et la société.
- Matérialité financière (*outside-in*) : comment les enjeux de durabilité génèrent des risques et opportunités susceptibles d'influencer la performance, la résilience et la création de valeur du Groupe.

Matrice d'identification des enjeux matériels



- 1 Qualité de l'air
- 2 Décarbonation
- 3 Énergie
- 4 Résilience aux effets du changement climatique
- 5 Pollution sonore
- 6 Protection de la biodiversité et des écosystèmes
- 7 Économie circulaire et gestion des déchets
- 8 Préservation des ressources en eau
- 9 Emploi, santé, sécurité et bien-être des collaborateurs
- 10 Inclusion, engagement et développement des collaborateurs

- 11 Emploi, santé, sécurité et bien-être des travailleurs externes
- 12 Protection des droits de l'Homme
- 13 Cybersécurité
- 14 Innovations technologiques
- 15 Orientation client
- 16 Sécurité et sûreté aéroportuaire
- 17 Gouvernance, intégrité et éthique des affaires
- 18 Création de richesse sociale et économique
- 19 Valorisation et mobilité territoriale
- 20 Qualité du dialogue sociétal

Cette approche évite un reporting « catalogue » : elle priorise les sujets qui comptent le plus, fonde la stratégie RSE et sélectionne les indicateurs à publier.

13 enjeux prioritaires pour orienter l'action

Les travaux réalisés ont abouti à une hiérarchisation de 20 enjeux RSE dont 13 prioritaires, dits matériels, sur lesquels Aéroports de la Côte d'Azur s'est engagé : décarbonation, qualité de l'air, santé-sécurité, développement des compétences, qualité de service, création de richesse sociale... Ils correspondent à des objectifs mesurables et déterminés dans le temps. Ces enjeux prioritaires sont par ailleurs complétés par d'autres, qui demeurent au cœur des préoccupations d'Aéroports de la Côte d'Azur : pollution sonore, protection de la biodiversité, maintien d'un dialogue de qualité avec nos parties prenantes...

Mesurer, fiabiliser, comparer : l'exigence 2025

L'édition 2025 marque une étape clé : communiquer des informations plus mesurables, fiables et comparables, afin d'améliorer le pilotage et de rendre compte des progrès année après année. Pour soutenir cette exigence, les données publiées s'appuient sur le référentiel généralement retenu :

Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed Small and Medium Enterprises, avec une logique d'amélioration continue : consolidation des méthodes de calcul, traçabilité des sources, harmonisation des définitions et renforcement graduel des contrôles internes.

20

Objectifs mesurables et déterminés dans le temps pour piloter les engagements.

2028 : viser un rapport de durabilité conforme à la CSRD

Cette trajectoire répond à une attente de convergence avec les standards portés par nos actionnaires, dont notre actionnaire principal Mundys (notamment en matière de cohérence de reporting et d'indicateurs), et s'inscrit pleinement dans le plan stratégique Azur 2030, en particulier le pilier « Sobriété et durabilité ».

ACTIVITÉ ET RÉALISATIONS

2.1 • LES FAITS MARQUANTS



30/01

Nouvelle édition du Salon de l'emploi aéroportuaire organisé avec le Réseau pour l'emploi, et nouveau record de fréquentation

Janvier



07/02

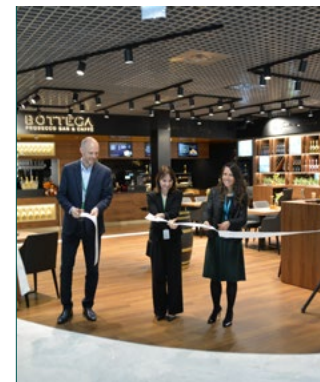
Ouverture de la nouvelle boutique Fragonard

Février

03/03

Reconduction, à l'unanimité du Conseil de surveillance, de Franck Goldnadel dans ses fonctions de Président du Directoire

Mars



21/03

Inauguration des espaces de restauration Natoo et Bottega, dans le cadre de l'extension du Terminal 2

27/03

Plateau TV France 3 : deux JT éditions spéciales



09/04

Conférence de presse avec Emirates à l'occasion du trois millionième passager

Avril

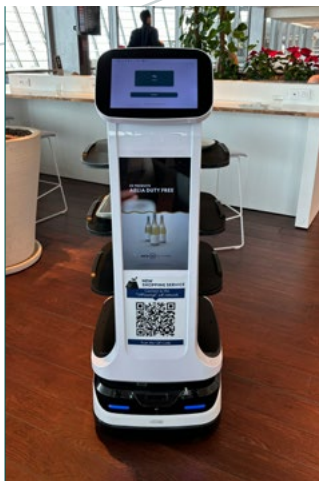


10/04

Première obtention de la médaille Gold ecovadis

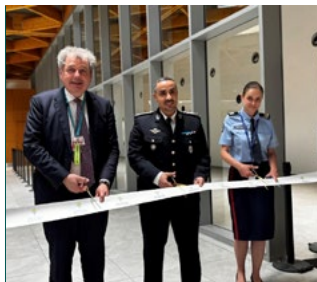
23/04

20 ans du Club Airport Premier



24/04

Les salons VIP désignés « *Pionner of the year* » en récompense de l'amélioration de l'expérience client grâce aux nouvelles technologies



07/05

Inauguration d'une 1^{re} tranche de l'extension (nouveau circuit international, zone de contrôle des passeports, salon VIP, offre commerciale)



20/05

Inondation de l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez



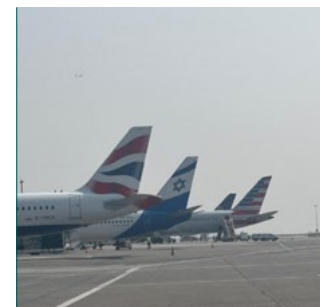
20/05

Participation au salon EBACE



23/05

Vol inaugural Nice-Washington opéré par United Airlines



04/06 - 13/06

Accueil de la 3^e conférence des Nations unies sur l'Océan (UNOC)



06/06

Organisation, en marge de l'UNOC, d'une conférence présentant le *Global Compact*

Avril

Mai

Juin



02/07

Vernissage de l'exposition de Greg Lecoer en lien avec l'UNOC

17/07

Conférence de presse conjointe avec la CCI italienne et easyJet



18/07

Ouverture du nouveau Centre de services du Terminal 1



Ouverture des boutiques Dior, Chanel et Sun Catcher, dans le cadre du renouvellement intégral de notre offre de commerces



03/08

Tenue du meeting French FlyAir

27/08

Annonce par Delta Airlines de l'ouverture au cours de l'été 2026 de la ligne Nice-Boston

19/09

Rejet du recours contre l'extension du Terminal 2 par la Cour administrative d'appel de Marseille

21/09

Presqu'accident entre un avion Nouvelair et un avion easyJet



23/09

Nouvelle édition du Cleanup Day



27/09 - 28/09

L'Aéroport Cannes Mandelieu, aérovillage le plus dynamique de la Fête de l'aviation

Juillet

Août

Septembre



29/09

Obtention de l'*Airport Carbon Accreditation* niveau 5 par l'Aéroport Nice Côte d'Azur, renouvellement du niveau 4+ pour Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez



30/09

Conférence de presse Emirates sur le rétrofit de l'A380

09/10

Lancement du projet de parc photovoltaïque de 6 hectares sur l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez



13/11

Lancement de la chaîne WhatsApp « Mode voyage activé »



17/11

3^e édition de la Journée Mondiale du Passager

02/12

Aéroports de la Côte d'Azur primé au Cas d'Or pour une solution d'analyse des retours clients couplée à l'intelligence artificielle

17/12

Exercice de simulation d'un crash aérien



31/12

Obtention du label Aérobio de niveau 3 pour Golfe de Saint-Tropez, et de niveau 2 pour Cannes Mandelieu



31/12

Obtention de IS-BAH niveau 1 pour Cannes Mandelieu

Septembre

Octobre

Novembre

Décembre

Aviation commerciale

Une dynamique portée par l'efficacité

En 2025, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a accueilli **15 229 666 passagers commerciaux**, soit une hausse de **3,2 %** par rapport à 2024. Avec **163 052 mouvements commerciaux**, en progression plus modérée (**+ 1,9 %**), la plateforme confirme une évolution qui ne repose pas seulement sur l'augmentation du nombre de vols, mais aussi sur une meilleure efficacité de l'offre. Une trajectoire cohérente avec l'ambition d'**Azur 2030** : renforcer l'accessibilité du territoire tout en accompagnant une croissance raisonnée.

Le signal fort de 2025

Le fait marquant de l'année n'est pas seulement la hausse du trafic, mais la manière dont elle se produit. Le nombre de passagers progresse plus vite que les mouvements commerciaux, signe d'une desserte qui gagne en efficacité. L'emport siège moyen atteint 169 sièges par vol, soit 3 sièges de plus qu'en 2024, tandis que le taux de remplissage moyen s'établit à 81,3 %. La croissance s'appuie donc aussi sur des appareils plus capacitaires et sur une occupation légèrement améliorée.

L'international, moteur de l'année

Le trafic international progresse de 4,7 %, tandis que le trafic domestique recule légèrement de 0,3 %.

Le marché français reste structurant pour la plateforme, mais il apparaît désormais plus mature : il se situe à 89 % de son niveau de 2019, avec un recul plus marqué sur Paris (85 %) que sur les liaisons transversales (95 %). L'aéroport niçois confirme ainsi son rôle de plateforme internationale majeure pour la Côte d'Azur, au service des visiteurs, des entreprises et des grands rendez-vous du territoire.

Une croissance du trafic plus rapide que celle des mouvements traduit une évolution structurelle du trafic, marquée par le renforcement de l'international et des liaisons long-courriers, offrant une capacité d'emport plus élevée par vol et s'inscrivant dans une logique de croissance maîtrisée de la connectivité.

« Le développement le plus spectaculaire concerne les États-Unis. Nous sommes le seul aéroport régional français à proposer des liaisons directes et le trafic sur ces destinations a été multiplié par trois depuis 2019. »

Delphine Le Sec'h

Cheffe du département
Développement des compagnies

+ 3,2 %

de trafic passagers
pour +1,9 %
seulement
de mouvements
commerciaux

81,3 % de taux de remplissage moyen

15 229 666 passagers commerciaux

163 052 mouvements commerciaux

122 destinations directes

45 pays connectés

61 compagnies régulières

169

sièges par vol
en moyenne

RÉSEAU ET CONNECTIVITÉ : UN RÉSEAU QUI CHANGE DE PORTÉE

L'évolution du réseau niçois en 2025 ne se résume pas à une addition de destinations. La liaison vers **Washington** renforce l'axe transatlantique. **Istanbul Sabiha Gökçen** élargit l'accès au marché turc et à ses correspondances régionales. Dakar, lancée à l'hiver 2024/2025, contribue à renforcer la connectivité avec l'Afrique de l'Ouest. Le réseau gagne ainsi en portée, en renforçant des portes d'entrée stratégiques pour le territoire.

15

lignes long-courriers en 2025,
contre 8 en 2019

X3

sur le trafic
direct vers
les États-Unis
depuis 2019



Le long-courrier devient un marqueur

En 2025, le trafic long-courrier progresse de 5,8 %. Au-delà du pourcentage, le mouvement de fond est clair : le réseau compte 15 lignes long-courriers, contre 8 en 2019, et les lignes directes vers les États-Unis ont connu le développement le plus spectaculaire. Nice affirme ainsi une singularité forte, hors Paris, et renforce une connectivité qui sert à la fois l'attractivité touristique, les flux internationaux et l'économie de la Côte d'Azur.

Croître sans élargir la carte

Le développement du réseau ne passe pas uniquement par l'ouverture de nouvelles lignes. Une part importante de la croissance repose aussi sur l'augmentation des fréquences, l'évolution de la taille des appareils et le renforcement de routes existantes. C'est pourquoi le réseau reste à 122 destinations tout en gagnant en portée.

D'où vient la croissance internationale en 2025 ?

Près de la moitié

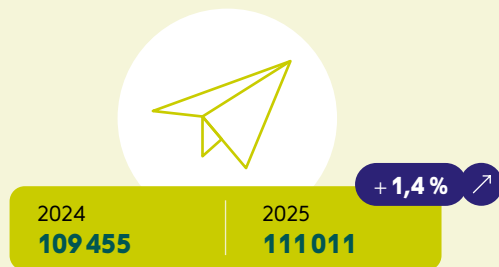
de la croissance provient de l'Europe centrale et de l'Est

30 % du Proche-Orient

20 % d'Europe de l'Ouest et du Nord

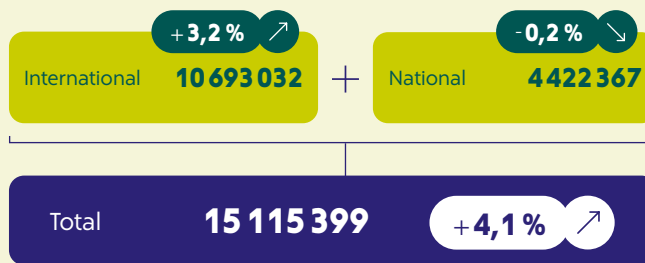
TRAFIC COMMERCIAL

Avions commerciaux réguliers + supplémentaires + charters
(hors hélico et charters taxi)



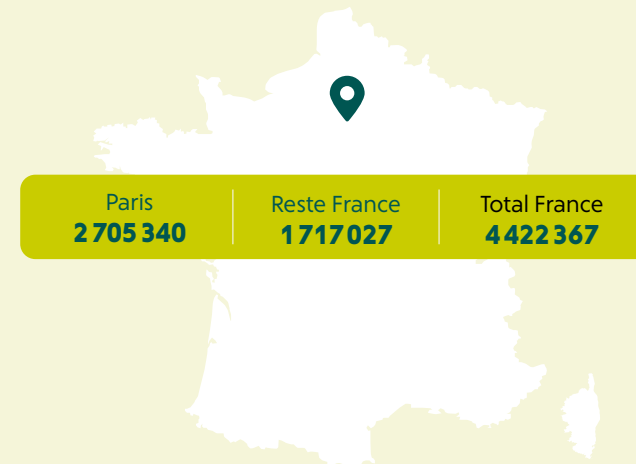
TRAFIC PASSAGERS

Avions commerciaux réguliers + supplémentaires + charters
(hors hélico et charters taxi)



VENTILATION DES PASSAGERS EN FRANCE

Avions commerciaux réguliers + supplémentaires + charters



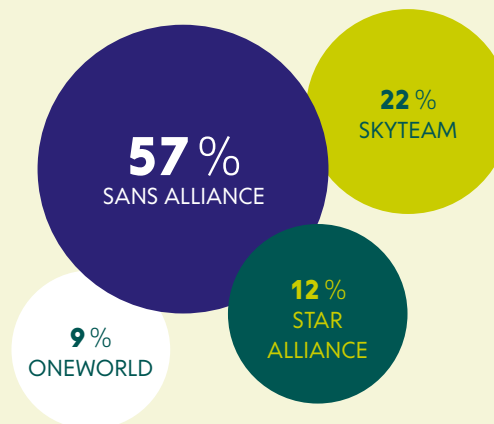
NOMBRE DE PASSAGERS

en millions, tous trafics confondus



PART DE MARCHÉ PASSAGERS COMMERCIAUX

par alliances



PÉRIODES DE PLUS GRANDE AFFLUENCE

- Journée : vendredi 1^{er} août 2025 (65 719 passagers)
- Semaine : du 28 juillet au 3 août 2025 (420 982 passagers)
- Mois : août (1 800 169 passagers)

MOYENNES JOURNALIÈRES

- Passagers (novembre 2024 - mars 2025) : 28 368
- Passagers (du 28 juillet au 30 août 2025) : 50 588
- Mouvements (novembre 2024 - mars 2025) : 226
- Mouvements (avril 2025 - octobre 2025) : 359

Fret

Un niveau qui reste remarquable

En 2025, le fret aérien traité sur l'Aéroport Nice Côte d'Azur atteint **21 077 tonnes**, en retrait de **6 %** par rapport à 2024. Une évolution à mettre en perspective : 2024 constituait une année exceptionnelle, tandis que 2025 reste à un niveau élevé, porté d'abord par le fret avionné.

Le fret avionné demeure le cœur de l'activité, avec 14 131 tonnes traitées, soit 67 % du tonnage total de l'aéroport. La légère contraction s'explique en partie par la situation d'Emirates, qui représente à elle seule entre 55 % et 65 % du tonnage annuel traité sur l'Aéroport Nice Côte d'Azur. En 2025, la compagnie a opéré en A380, un appareil dont la capacité d'empot fret est environ 20 % inférieure à celle du B777 exploité en 2024. À taux de remplissage équivalent, le tonnage transporté s'en trouve mécaniquement réduit.

Le mois de décembre 2025 a confirmé une fin d'année dynamique, avec 1 759,2 tonnes traitées sur l'Aéroport Nice Côte d'Azur, en hausse de 11 % par rapport à décembre 2024.

« Le recul global masque une réalité très positive : 2024 a probablement été la meilleure année de tous les temps au niveau du tonnage avionné, et 2025 la deuxième. »

Éric Montariol

Responsable Terminal fret

14 131 T

de fret avionné en 2025,
soit 67 % du fret total
traité sur l'aéroport



Aviation générale

La résilience d'un modèle en pleine recomposition

En 2025, l'aviation d'affaires azuréenne ne se contente pas de progresser. Entre niveau historique à Saint-Tropez, stabilité à Cannes Mandelieu et maintien d'un haut niveau à Nice, le groupe Aéroports de la Côte d'Azur démontre sa capacité à faire face à une nouvelle contrainte fiscale, tout en poursuivant l'évolution de ses plateformes.

+4% sur les trois plateformes azuréennes

40 863 mouvements à Nice

12 865 mouvements à Cannes Mandelieu

4 261 mouvements à Saint-Tropez

LE RECORD DE SAINT-TROPEZ

La performance de l'aéroport a été obtenue malgré cinq jours de fermeture après les inondations de mai. Elle a été portée par une activité événementielle plus dense sur le territoire et par des conditions aérologiques plus favorables qu'en 2024.

En 2025, l'Aéroport Nice Côte d'Azur enregistre 40 863 mouvements d'aviation d'affaires, soit + 4,4 %. L'Aéroport Cannes Mandelieu totalise 12 865 mouvements (- 0,5 %). L'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez atteint, lui, 4 261 mouvements, en hausse de 15,3 %. La dynamique est donc positive, mais elle ne raconte pas la même histoire partout : Nice confirme son rang, Saint-Tropez atteint un niveau inédit, Cannes évolue dans un cadre plus contraint. Une dynamique solide, qui masque une transformation plus profonde des usages et du marché.

La TSBA a changé la donne

Entrée en vigueur le 1^{er} mars 2025, la hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) a fortement renchéri certains vols. Cette hausse a d'abord pénalisé les segments les plus sensibles au prix. À Nice, les avions de 3 à 6 tonnes ont sensiblement reculé (- 9 % environ) ; à Cannes Mandelieu, ce segment recule de 3,5 %. La progression globale masque donc une recomposition du marché.



« De toute évidence, nos résultats sont plutôt bons. Et le tout dans un contexte qui, lui, n'était clairement pas favorable. »

Jean-François Guitard

Directeur Aviation Générale et Développement Externe

Sky Valet, notre signature au sol

À l'Aéroport Cannes Mandelieu et à l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez le groupe Aéroports de la Côte d'Azur assure l'assistance en escale sous la marque Sky Valet. Son réseau de franchises, Sky Valet Connect, est présent sur une petite cinquantaine d'escales dans six pays européens : France, Italie, Espagne, Portugal, Grèce et Chypre. En 2025, l'équipe était présente à l'EBACE, à Genève, grand rendez-vous européen du secteur. Une façon de faire rayonner, au-delà des trois aéroports azuréens, le savoir-faire développé par le Groupe en matière d'aviation générale.

Sea Valet, relier l'aéroport à la mer

En 2025, l'Aéroport Cannes Mandelieu a lancé à titre expérimental une nouvelle offre de services, baptisée Sea Valet, qui propose aux passagers un transfert rapide et facilité entre l'aéroport et le port du Béal, géré par les Aéroports de la Côte d'Azur. Cette solution permet aux voyageurs de rejoindre rapidement leur bateau ou d'emprunter un taxi maritime pour gagner leur lieu de villégiature. Ce service sera déployé à grande échelle en 2026.



CONNECTIVITÉ DE PRÉCISION : IRRIGUER LE TERRITOIRE, EXPORTER L'EXPERTISE

Moins visible que l'aviation commerciale, l'aviation d'affaires joue pourtant un rôle décisif dans l'irrigation fine du territoire et dans la capacité des Aéroports de la Côte d'Azur à proposer une offre adaptée à la diversité des mobilités.

L'aviation générale ne se résume pas aux seuls jets d'affaires. Elle participe à une logique de maillage territorial plus fin. Albenga, Nice, Cannes, Saint-Tropez, Toulon, Le Castellet : avec des appareils plus petits et des besoins de piste plus réduits, elle permet d'arriver plus près du lieu de rendez-vous, du site d'activité ou de la destination finale. Elle répond ainsi à des besoins économiques, logistiques, sanitaires ou événementiels que l'aviation commerciale ne peut pas toujours couvrir avec la même souplesse.

Une activité saisonnière

Cette utilité territoriale s'accompagne d'une saisonnalité très marquée. À Saint-Tropez, le trafic devient presque inexistant de novembre à février : un mois d'hiver peut y représenter l'activité moyenne d'une seule journée de haute saison. Cannes et Nice restent plus actives, mais connaissent elles aussi une forte concentration du trafic entre le printemps et l'automne. L'enjeu n'est donc pas d'alimenter une croissance continue, mais de préserver une offre utile dans un territoire dont les rythmes sont très contrastés.

NAMA, l'expertise qui voyage

Avec NAMA (Nice Airport Management), Aéroports de la Côte d'Azur met son savoir-faire aéroportuaire au service d'autres plateformes, sous forme de conseil, d'assistance technique, de formation ou de contrats de gestion. En 2025, NAMA a mené 16 missions. Il intervient en France, en Italie, en Afrique, en Outre-mer, à Monaco et au Maroc, avec des clients récurrents. Elle couvre principalement cinq domaines : plans stratégiques aéroportuaires, développement de lignes, aviation générale, accompagnement au développement durable et aux accréditations carbone, assistance technique à maîtrise d'ouvrage. À travers NAMA, le groupe diffuse ainsi ses méthodes et ses expertises auprès d'autres aéroports.

Préserver de la souplesse

Quand Nice et Cannes Mandelieu approchent de la saturation, des solutions de report existent déjà, notamment avec Albenga. Cette logique de complémentarité permet de mieux répartir les flux et de préserver la qualité de service sur les différentes plateformes.

16

missions menées
par NAMA en 2025

L'extension du Terminal 2 : le projet devient réalité

En 2025, l'extension du Terminal 2 a cessé d'être seulement un chantier pour devenir une transformation perceptible du parcours passager, pensée pour concilier l'amélioration des flux avec une haute exigence de service, selon une règle d'or : ne jamais dissocier performance opérationnelle et responsabilité environnementale.

L'année 2025 marque un jalon concret pour le Terminal 2. Dès le printemps, les passagers ont découvert une zone de contrôle des passeports plus spacieuse aux départs, une salle d'embarquement non-Schengen élargie, un salon VIP rénové et une offre commerciale renouvelée. L'enjeu : réduire la pression sur les portes d'embarquement et rendre l'attente plus sereine dans un terminal soumis à de fortes tensions d'exploitation. Malgré des défis techniques sur la construction, la mobilisation interne a permis de tenir ce jalon prioritaire avant la saison été 2025.

« C'est une attention de chaque instant pour transformer l'infrastructure sans jamais interrompre le voyage. »

Valérie Wack
Directrice Grands Projets

23 058 m² de surface de plancher
additionnelle

36 nouvelles banques
d'enregistrement

6 portes modulables
compatibles Schengen /
non-Schengen

L'exploitation gagne en souplesse

- **Modularité totale :** grâce à 6 nouvelles portes mixtes, l'aéroport peut basculer instantanément une salle d'embarquement du statut Schengen au non-Schengen selon les besoins des compagnies
- **Parcours direct :** la création d'une darse permet de relier les passagers aux avions via des passerelles télescopiques, limitant significativement le recours aux bus de piste
- **Fluidité invisible :** un nouveau système de tri-bagages et des capacités d'enregistrement accrues optimisent chaque étape au sol

ORAT : La répétition générale du changement

Pour sécuriser cette transformation, le groupe a déployé la démarche ORAT (Operational Readiness and Airport Transfer). Cette méthodologie de « mise en service opérationnelle » a mobilisé environ 160 personnes et l'ensemble des métiers de la plateforme, à travers des simulations, répétitions opérationnelles et vols fictifs.

« Le but de l'ORAT, c'est d'assurer le lancement d'un bâtiment neuf... Comme si on l'utilisait déjà »

Camille de Guigné
Responsable Pôle Ingénierie d'Exploitation

UN CHANTIER SOUS HAUTE VIGILANCE ÉCOLOGIQUE

À proximité de la zone Natura 2000 de l'embouchure du Var, l'extension du Terminal 2 respecte des contraintes environnementales strictes. Un ingénieur écologue et un ingénieur environnement ont accompagné le chantier de bout en bout. Ils se sont assurés du respect des consignes environnementales auprès de l'ensemble des intervenants du chantier, contribuant ainsi au maintien de l'écosystème de la plaine du Var.

Côté bâtiment, l'isolation thermique renforcée, l'intégration de la géothermie et la pose de panneaux solaires inscrivent le projet dans la trajectoire de décarbonation du Groupe.



Jusqu'à

20 %

d'énergie décarbonée produite in situ

Un projet transverse

La réalisation du Terminal 2 a mobilisé une pluralité de métiers techniques : ingénierie, achats, sûreté, juridique, informatique et exploitation. Cette coopération étroite entre les équipes des Aéroports de la Côte d'Azur et les partenaires extérieurs est la clé pour intégrer de nouvelles infrastructures sans compromettre la continuité de service d'une plateforme en record de trafic.

EN 2026

La pleine exploitation

Après une année 2025 consacrée aux livraisons de zones stratégiques et aux tests intensifs, le projet est entré dans sa phase finale. La mise en service progressive de l'ensemble des installations a privilégié la préparation opérationnelle et la maîtrise des flux pour garantir une expérience passager d'excellence.

Offre commerciale : L'aéroport, première et dernière étape du voyage

En 2025, le groupe Aéroports de la Côte d'Azur a profondément renouvelé son offre commerciale pour conjuguer diversité, montée en gamme et ancrage territorial, et faire de l'aéroport une expression à part entière de l'expérience Côte d'Azur.

6 300 m² et plus de 40 commerces ont ainsi été renouvelés à l'Aéroport Nice Côte d'Azur. Menée en site occupé, cette refonte ne visait pas seulement à changer d'enseignes : l'enjeu était de recomposer un parcours plus engageant, plus qualitatif et mieux à même de répondre aux attentes d'une clientèle diversifiée, nationale comme internationale.

Inspiration et responsabilité

Entre nouvelles catégories, qualité perçue renforcée et reflets du territoire, l'aéroport a fait le choix d'une offre qui prolonge l'expérience du voyage tout

en contribuant à la trajectoire RSE du Groupe. Cette évolution s'est accompagnée d'exigences accrues dans les appels d'offres, avec une place plus importante donnée aux engagements environnementaux et sociaux, aux matériaux recyclés et à la fin de vie des mobiliers. Une manière d'affirmer que performance commerciale peut (et doit) rimer avec responsabilité.

6 300 M² transformés

Au Terminal 2, le renouvellement de l'offre commerciale accompagne la transformation de l'expérience passager, entre qualité de service, désir de voyage et responsabilité.

42

commerces
renouvelés



Performance financière

	2025	Variations 2025/2024
Trafic passagers	15,2 millions	+3 %
Chiffre d'affaires	323,7 M€	+3,9 %
EBITDA	126,7 M€	+5,2 %
Résultat net	34,4 M€	+4,9 %
Montant des investissements en % du résultat net	265 %	



GOUVERNANCE ET MAÎTRISE DES RISQUES

Structure de gouvernance 2025

CONSEIL DE SURVEILLANCE

14 membres nommés pour 3 ans

- **Xavier BOUTON (AZZURRA AEROPORTI – MUNDYS) – Président**
- **Joseph SEGURA (MÉTROPOLE NICE-CÔTE D'AZUR) – Vice-Président**
- Monique AGIER (CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS)
- Maria Sole ALIOTTA (AZZURRA AEROPORTI – MUNDYS)
- Antoine CAVAILLÉ (AZZURRA AEROPORTI – EDF INVEST)
- Julia COLLIN DELAUD (AZZURRA AEROPORTI – EDF INVEST)
- Elisabetta DE BERNARDI DI VALSERRA (AZZURRA AEROPORTI – MUNDYS)
- Claudio DE VINCENTI (AZZURRA AEROPORTI – MUNDYS)
- Charles Ange GINESY (DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES)
- Bernard KLEYNHOFF (RÉGION PROVENCE ALPES-CÔTE D'AZUR)
- Sabine LE GAC (AZZURRA AEROPORTI – EDF INVEST)
- Leduina PETRONE (AZZURRA AEROPORTI – MUNDYS)
- Jean-Pierre SAVARINO (CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE NICE CÔTE D'AZUR)
- Samy TOUATI (AZZURRA AEROPORTI – Gouvernement Princier Principauté de Monaco)

Censeurs auprès du comité de surveillance

- Laurence GARINO (AZZURRA AEROPORTI - Gouvernement Princier Principauté de Monaco)
- Nathan HALLAF (AZZURRA AEROPORTI – EDF INVEST)
- Alessio MONTRELLA (AZZURRA AEROPORTI – MUNDYS)
- Jean MOUTON (AZZURRA AEROPORTI – MUNDYS)
- Gaël SERANDOUR (CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS)

Représentants du comité social et économique

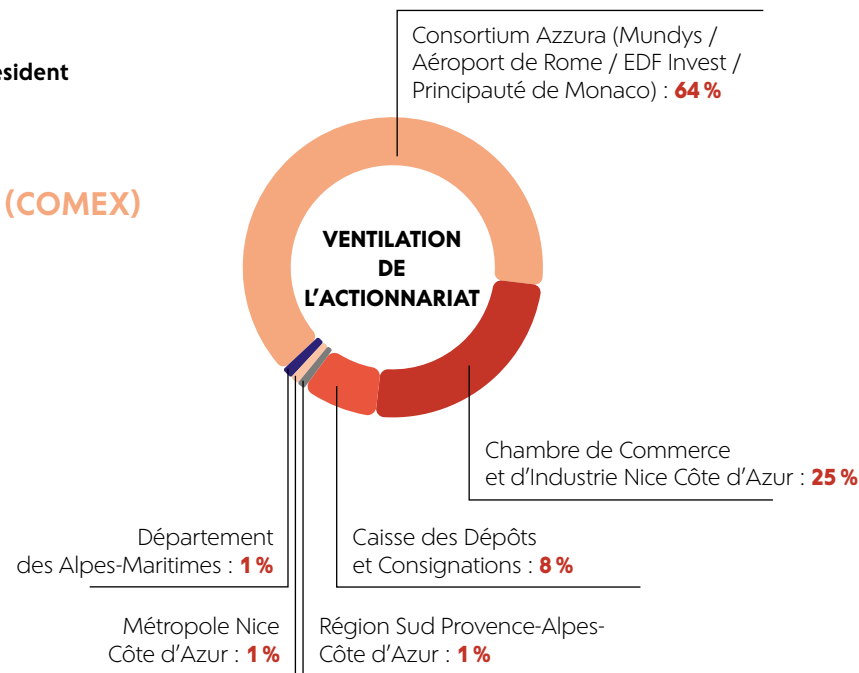
- Alain CAMMAS
- Catherine MONTOYA
- Laurence SCHANNÈS
- Abdel YOUNSI

DIRECTOIRE

- **Franck GOLDNADEL, Président**
- Philippe CASENEUVE
- Anne-Cécile GIBALT

COMITÉ EXÉCUTIF (COMEX)

- Membres du directoire
- Isabelle BAUMELLE
- Valérie BROUTIN
- Candice CADREILS
- Corinne COUSSEAU
- Frédéric GOZLAN
- Jean-François GUITARD



Audit interne et maîtrise des risques

Maîtriser les risques pour tenir notre cap

En 2025, Aéroports de la Côte d'Azur a franchi une nouvelle étape dans la structuration de sa maîtrise des risques. Le Groupe consolide ainsi un dispositif destiné à mieux anticiper les fragilités, prioriser les réponses et sécuriser la mise en œuvre de sa stratégie.

Relier stratégie, RSE et risques

Le Groupe s'inscrit dans l'idée que la performance durable ne se résume pas à réduire les impacts : elle dépend aussi de la capacité à anticiper, arbitrer et tenir le cap malgré les aléas. Appuyé par le Groupe Mundys, l'Aéroports de la Côte d'Azur a démarré une démarche volontaire de mise en conformité à la Directive européenne CSRD, qui agit comme un accélérateur : elle favorise une lecture plus cohérente des liens entre enjeux RSE, risques et stratégie, et encourage une vision élargie au-delà d'un prisme unique (par exemple la seule décarbonation).

Cela se traduit par une articulation plus nette entre :

- Le Plan stratégique Azur 2030 : vision, piliers, plans d'actions, gouvernance
- La démarche RSE : identification des « impacts, risques, opportunités » issus de l'analyse de double matérialité, enjeux et engagements associés pour y faire face
- L'Enterprise Risk Management (ERM) : identification et gestion de tous les risques, risques entreprises et liés à la RSE, susceptibles d'impacter la mise en œuvre de la stratégie
- Le Système de Management Intégré (SMI) : cadre de pilotage, suivi d'indicateurs, animation du suivi

Cette logique d'intégration fait écho à la gouvernance d'Azur 2030, conçue comme un fil directeur, reposant sur la transversalité, des responsables identifiés et des modalités de suivi structurées, au plus près des activités.

Dans ce cadre, l'ERM apporte un bénéfice concret : il ne s'agit pas seulement de cartographier, mais de relier les risques aux objectifs stratégiques, d'identifier les points de fragilité, de prioriser, puis de documenter les réponses : un pas de plus vers les futurs attendus de la CSRD.



104 risques pour une vision élargie

L'évolution la plus structurante en 2025 est la revue de la méthodologie de gestion des risques ERM et l'extension du périmètre de risques couvert : le Groupe a fait évoluer sa cartographie pour couvrir l'intégralité des processus et disposer d'un registre documenté, exhaustif et exploitable.

Concrètement, l'univers des risques du Groupe couvre désormais 104 risques, répartis en 24 catégories de risque. Cette extension répond à une ambition simple : ne pas se limiter aux seuls risques critiques, mais disposer d'une vision complète afin de sécuriser la stratégie dans la durée.

ERM et SMI : une boucle de pilotage renforcée

L'année 2025 marque aussi un progrès important : la synergie entre ERM et SMI. Ce dernier constitue un outil de pilotage et d'animation permettant de regrouper et harmoniser plusieurs systèmes de management, faisant le lien entre les certifications ISO. L'ERM s'appuie de plus en plus sur les outils issus du SMI, ce qui renforce considérablement son efficacité. Les dispositifs structurés du SMI offrent à l'ERM une base opérationnelle solide pour identifier, évaluer et maîtriser les risques.

En retour, l'ERM vient enrichir le SMI en apportant une vision transversale des risques susceptibles d'impacter les processus, permettant ainsi d'ajuster les dispositifs de contrôle et les plans d'actions. Cette relation crée une boucle vertueuse où le SMI et l'ERM se nourrissent mutuellement, au service d'un pilotage plus cohérent et plus agile. En sécurisant les processus et en anticipant les événements susceptibles d'impacter les objectifs, cette articulation contribue directement à la réalisation de la stratégie et à la création de valeur durable.

Un SMI adossé aux référentiels ISO

ISO 9001 — Qualité

ISO 14001 — Environnement

ISO 45001 — Santé et sécurité au travail

ISO 50001 — Performance énergétique

« L'ERM prend toute sa puissance lorsqu'il s'appuie sur les outils du SMI. Cette articulation nous permet de passer d'une logique de conformité à une véritable dynamique de pilotage stratégique, au service de la performance globale du Groupe, et de la mise en œuvre d'Azur 2030. »

Nastasia Le Tallec

Directrice de l'Audit Interne et de la Maîtrise des risques du Groupe



104 risques désormais couverts dans l'univers des risques du Groupe

24 catégories de risques structurent cette cartographie élargie

2026-2028

Un plan d'audit triennal fondé sur les risques



L'audit interne, troisième ligne de confiance

L'audit interne constitue la troisième ligne : il joue un rôle clé en apportant une assurance indépendante et objective, fondée sur une approche par les risques. À ce titre, il évalue les processus de gouvernance, de gestion des risques et de contrôle interne, contribuant ainsi à renforcer leur robustesse et à soutenir la performance globale du Groupe.

Alignée sur celle du groupe Mundys, la stratégie d'audit interne d'Aéroports de la Côte d'Azur se décline en initiatives concrètes visant à mieux articuler le plan d'audit avec les résultats des évaluations de risques, à garantir le respect des standards internationaux et à renforcer la coordination avec les autres acteurs de contrôle et d'assurance.

L'année 2025 constitue un jalon structurant, marquée par la mise en œuvre de la mise à jour des normes internationales d'audit interne, confirmant l'inscription des pratiques du Groupe dans les meilleurs standards du secteur. Dans cette dynamique, un plan d'audit triennal 2026-2028 fondé sur les risques a été défini, afin d'inscrire les travaux d'audit dans la durée, mais aussi, et surtout, d'assurer une couverture optimale et cohérente des risques et enjeux auxquels le Groupe est confronté.

2026 : ancrer les pratiques dans la durée

Après la transformation méthodologique et l'élargissement de l'univers des risques, ainsi que la mise en œuvre des nouveaux standards d'audit internationaux, le défi 2026 sera celui de l'ancrage : faire vivre ces démarches dans les pratiques, les opérationnaliser, et maintenir un haut niveau de vigilance sur les risques émergents.

DÉMARCHE DE RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE

Environnement : de la décarbonation à la responsabilité territoriale

En 2025, le groupe Aéroports de la Côte d'Azur franchit une nouvelle étape dans sa démarche environnementale. L'accréditation Airport Carbon Accreditation niveau 5 obtenue par Nice Côte d'Azur, le maintien du niveau 4+ à Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez, les certifications ISO 14001, les labels Aérobio et le renouvellement de l'engagement Global Compact traduisent une même trajectoire : réduire les émissions sous contrôle, structurer l'action sur le scope 3, renforcer la mesure des impacts et inscrire la performance environnementale dans le dialogue avec les parties prenantes.

Une trajectoire carbone reconnue au plus haut niveau

Déjà en 2021, Aéroports de la Côte d'Azur était le 1^{er} groupe aéroportuaire à atteindre le niveau 4+, le niveau le plus élevé à l'époque. L'Aéroport Nice Côte d'Azur est désormais, en 2025, accrédité niveau 5 de l'Airport Carbon Accreditation (AiCA), le plus haut niveau disponible. Dans le monde, environ 30 aéroports ont atteint ce niveau à date, soit moins de 5 % des aéroports accrédités. Cette étape entérine :

- Une réduction d'au moins 90 % des émissions des scopes 1 et 2 par rapport à 2010, son année de référence, et du maintien de ce seuil dans le temps
- L'absorption des émissions résiduelles des scopes 1 et 2 (399 T_{eq}CO₂ en 2025)

- Le développement d'un plan de partenariat avec les tiers visant à décarboner leurs activités en soutien de la stratégie des Aéroports de la Côte d'Azur
- L'établissement d'une feuille de route de décarbonation de son scope 3, auditable, à horizon 2050 : cette trajectoire vise à atteindre une réduction de -90 % des émissions en 2050 par rapport à l'année de référence 2024, sur toute notre chaîne de valeur. Cela comprend l'empreinte carbone liée aux avions, largement le poste le plus émissif à date (93 % du total), ainsi que l'ensemble des émissions générées par les passagers se rendant à l'aéroport et les partenaires



Les aéroports de Cannes Mandelieu et du Golfe de Saint-Tropez consolident leurs performances en maintenant l'accréditation niveau 4+, niveau atteint par seulement 12,5 % des aéroports accrédités dans le monde.



Airport Carbon Accreditation :
ce que signifie
le niveau 5 obtenu par l'Aéroport Nice Côte d'Azur

- Réduction d'au moins 90 % des émissions des scopes 1 et 2 liés à l'activité des plateformes
- Absorption des émissions résiduelles des scopes 1 et 2
- Feuille de route auditable de décarbonation du scope 3 à horizon 2050

« Notre ambition et notre responsabilité : minimiser notre impact sur les territoires qui accueillent nos activités »

Anne-Cécile Gibault

Directrice de la Stratégie et du Développement Durable

NET ZÉRO ÉMISSIONS : DEUX HORIZONS

Le plan stratégique Azur 2030 érige la sobriété et la durabilité en pilier de la transformation dont les leviers majeurs sont :

- Déployer une stratégie de décarbonation
- préparer les 3 aéroports à l'électrification des opérations
- Renforcer la résilience face aux effets du changement climatique.

En ligne avec ce plan, le Groupe a choisi de viser le Net Zéro Émissions des scopes 1 et 2 d'ici 2030 (sans compensation) et le Net Zéro Émissions sur l'ensemble des émissions (y compris scope 3) à horizon 2050. Si l'Aéroport Nice Côte d'Azur a déjà atteint, en 2025, le premier objectif, le Groupe poursuit des actions concrètes qui seront détaillées dans la suite du rapport :

- Électrification des postes avions
- Passage au biodiesel HVO des véhicules de piste
- Mobilités décarbonées
- Achats responsables
- Montée en puissance des partenariats (compagnies, constructeurs, fournisseurs, collectivités, régulateurs)
- Adaptation au changement climatique

Management environnemental et biodiversité

Les aéroports Nice Côte d'Azur et Cannes Mandelieu ont obtenu la certification ISO 14 001 (norme internationale définissant les exigences du système de management environnemental) sans non conformité, 7 ans après le premier audit, et l'Aéroport Nice Côte d'Azur a mené une étude d'impact environnemental essentielle pour la mise en construction de l'extension du Terminal 2.

Les aéroports Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez ont chacun obtenu le label Aérobio en 2025, respectivement niveau 2 et niveau 3, décernés par l'association Aërobiodiversité. Les labels sont attribués pour une période de cinq ans et un suivi régulier sera réalisé tous les ans avec les partenaires de l'association lors de leurs visites de terrain.

Mesurer et dialoguer pour progresser

L'année a été marquée par la réception de Nils Pedersen en juin 2025, Délégué Général France du Pacte Mondial des Nations Unies (Global Compact) lors de la présentation de la nouvelle démarche RSE de l'entreprise. Les objectifs de développement durable du groupe Aéroports

de la Côte d'Azur sont alignés sur les initiatives du Global Compact, le Groupe ayant signé le pacte des Nations Unies en 2016 et l'ayant renouvelé en 2025. Enfin, nous renforçons la mesure et la transparence (air, bruit, eau, biodiversité), dans un esprit de co-construction avec les parties prenantes et de perfectibilité assumée notamment avec des études publiques, un outil de visualisation des trajectoires et la participation à plusieurs comités de consultation et démarches institutionnelles.



La stratégie environnementale du Groupe s'appuie sur deux horizons : le Net Zéro Émissions des scopes 1 et 2 d'ici 2030 sans compensation, et le Net Zéro Émissions sur l'ensemble des émissions à horizon 2050.

Niveau 5

Airport Carbon Accreditation obtenue par l'Aéroport Nice Côte d'Azur en 2025

Niveau 4+

maintenu par Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez en 2025

93 %

Part de l'empreinte carbone liée aux avions dans l'ensemble des émissions

Comprendre les émissions directement maîtrisées

Les émissions des scopes 1 et 2 sont les émissions sous notre contrôle ; elles peuvent être réduites par des actions internes volontaires sans dépendance avec des décisions externes ou des parties prenantes.

Scope 1 : Les émissions directes générées par des sources possédées ou contrôlées par l'exploitant aéroportuaire (ex. chaudières, groupes électrogènes, flotte interne).

Scope 2 : Les émissions indirectes liées à la production de l'électricité, de la chaleur ou du froid achetés et consommés par l'aéroport.

Atteindre le Net Zéro Émissions sur les scopes 1 et 2 : deux exigences

1.

Réduire

Au moins 90 % des émissions de GES en valeur absolue par rapport à l'année de référence (année à partir de laquelle l'aéroport a engagé sa démarche de réduction, à savoir 2010 pour Nice Côte d'Azur et 2013 pour les deux autres plateformes).

Depuis 2010, pour l'Aéroport Nice Côte d'Azur, et depuis 2013 pour les Aéroports Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez, nous enregistrons une réduction de 93 % de nos émissions de GES des scopes 1 et 2.

2.

Absorber

Les émissions résiduelles, soit au maximum 10 % des émissions de l'année de référence, par des projets certifiés.

L'aéroport niçois est Net Zéro Émissions depuis 2025 sur ses propres émissions (scopes 1 et 2) et en avance par rapport à son ambition initiale de 2030. Il s'engage à l'être sur l'ensemble de sa chaîne de valeur, avions inclus (scope 3), à horizon 2050.

FEUILLE DE ROUTE VERS LE NET ZÉRO ÉMISSIONS



SIX LEVIERS POUR TRANSFORMER LES PLATEFORMES

Pour réduire les émissions directement maîtrisées par le Groupe, Aéroports de la Côte d'Azur agit sur l'ensemble de ses postes d'exploitation : énergie, véhicules, engins, bâtiments et systèmes techniques. Ces leviers combinent des choix d'approvisionnement, des investissements d'infrastructure et des solutions de substitution lorsque l'électrification n'est pas encore possible.

Électricité renouvelable, électrification, HVO, géothermie, photovoltaïque et boucle à eau tempérée structurent la réduction des émissions directes.



1.

Énergie électrique décarbonée

Les équipes du Groupe ont opéré un point de bascule, historique et durable : un approvisionnement en électricité certifiée d'origine renouvelable (énergie hydraulique) pour réduire l'empreinte du scope 2. Ce contrat est déployé sans discontinuer depuis 2015.

2.

Électrification des véhicules et des engins

Le Groupe a entrepris une conversion progressive de la flotte interne et des équipements de service vers l'électrique (voitures de service, navettes, engins de piste, tracteurs d'avion, équipements de maintenance), entraînant une baisse significative des émissions de scope 1. Cette transformation s'accompagne du déploiement d'infrastructures de recharge, nécessitant d'importants investissements de la part du Groupe.

3.

Carburant renouvelable HVO

Pour les engins non électrifiables à court terme, souvent en raison de technologie non mature comme pour les véhicules de lutte contre les incendies et de gestion du péril animalier, le Groupe mise désormais sur l'usage de biodiesel HVO (Hydrotreated Vegetable Oil). Ce carburant paraffinique, plus coûteux que le diesel, présente la particularité d'être produit à partir d'huiles végétales et aussi de déchets, d'huiles résiduelles et de graisses, comme l'huile de friture. Le HVO fait partie des rares biocarburants pouvant être utilisés à 100 % en substitution du diesel, sans adaptation des motorisations de la plupart des véhicules. L'utilisation de carburant HVO permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 90 % par rapport au diesel fossile, en analyse du cycle de vie, réduisant là aussi drastiquement les émissions de GES de scope 1.

Le recours au HVO, déjà mis en œuvre pour les véhicules des Aéroports de la Côte d'Azur, sera proposé à partir de 2026 et d'abord sous forme de test aux partenaires de la plateforme pour leurs véhicules.

4.

Extension du Terminal 2 - géothermie et performance énergétique du bâtiment

Le projet d'extension du Terminal 2 a été l'occasion d'innover profondément dans la manière d'alimenter le bâtiment. Une solution de géothermie a été installée en bordure de piste : elle permet d'exploiter la chaleur naturellement présente sous la surface pour chauffer ou rafraîchir le bâtiment sans recourir massivement aux énergies fossiles. Pour compléter le mix énergétique du bâtiment, nous avons installé plus de 500 panneaux photovoltaïques sur le toit du bâtiment. Le recours à la géothermie et à l'énergie solaire couvrira jusqu'à 20 % des besoins énergétiques du bâtiment.

5.

Boucle à eau tempérée

Pour le Terminal 1, l'Aéroport Nice Côte d'Azur est désormais raccordé à une boucle à eau tempérée permettant de récupérer la chaleur fatale du site d'assainissement des eaux usées voisin en s'inscrivant dans une dynamique de synergie avec le territoire et

ses acteurs. Cette solution de chauffage et de refroidissement permet d'utiliser une source d'énergie neutre, moins carbonée que les chaudières traditionnelles, qui ont été totalement désinstallées depuis 2023.

6.

Refonte des systèmes de climatisation et ventilation (CVC)

Grâce à l'extension du terminal 2, une refonte complète du système de Climatisation et ventilation (CVC) a été engagée, visant à :

- Réduire les consommations
- Optimiser les flux d'air
- Utiliser des systèmes moins énergivores
- Réduire les fuites de gaz frigorigènes à l'impact carbone élevé

Ce dernier point est un enjeu important dans le cadre de la comptabilisation de notre bilan carbone des scopes 1 et 2, car des fuites de gaz réfrigérants à haut potentiel de réchauffement global (PRG) peuvent rapidement avoir un impact significatif. À titre d'illustration, la fuite d'un kilogramme d'un tel gaz représente l'équivalent de 2 tonnes de CO₂. Ainsi, la

politique des Aéroports de la Côte d'Azur est dorénavant d'utiliser des blocs CVC avec des gaz avec un PRG limité.

Pour aller encore plus loin dans la performance énergétique du bâtiment, l'extension du Terminal 2 a bénéficié d'une conception bas carbone (matériaux bois en forte proportion,

isolation acoustique à base de plastique recyclé, etc.). Elle a été conçue pour devenir un exemple de performance énergétique.



Absorber localement les émissions résiduelles

La réduction des émissions des scopes 1 et 2 reste le premier levier de la trajectoire Net Zéro Émissions. Pour les émissions résiduelles, nous avons fait le choix d'une politique d'absorption locale, plus traçable et plus alignée avec notre ancrage territorial.

431 TeqCO₂ absorbées en 2025 via des crédits d'absorption

30 452 arbres plantés depuis 2020

29 ha de superficie totale plantée

6 600 arbres plantés en 2025 pour régénérer deux parcelles incendiées

117 TeqCO₂/an captation annuelle estimée en 2030 au regard des projets menés jusqu'en 2025

40 % part estimée des émissions résiduelles des scopes 1 et 2 absorbée localement en 2030 par les projets déjà menés

Traiter les émissions résiduelles après réduction

Dans le cadre de sa stratégie de décarbonation, intégré au plan stratégique Azur 2030, le Groupe a fait le choix d'une politique d'absorption locale des émissions de GES des scopes 1 et 2 résiduelles, lorsque celles-ci sont incompressibles ou inévitables. Ce choix s'inscrit également dans le cadre de l'exigence de la certification AiCA niveau 5 définie par l'application de « carbon removals » crédibles pour les émissions résiduelles.

Une stratégie pour neutraliser les scopes 1 et 2 sans recourir à la compensation d'évitement

En 2025, le Groupe a pu absorber un total de 431 TeqCO₂, permettant l'atteinte du Net Zéro Émissions sur nos scopes 1 et 2 via des crédits d'absorption. Ces crédits proviennent de 2 projets français validés par l'ACI Europe. La description des projets est accessible sur le site de l'entreprise RAINBOW :

- Le premier projet, développé par Vest Construction Technologies, porte sur la production de bâtiments modulaires et biosourcés et représente 298 TeqCO₂*
- Le second projet, développé par Manufacture Bois Paille, conçoit des éléments de construction préfabriqués à partir de paille et de bois locaux et biosourcés et représente 133 TeqCO₂**

Des puits de carbone au plus près des plateformes

Le Groupe a poursuivi ses efforts pour la captation de ses émissions résiduelles via ses propres projets. C'est pourquoi, depuis 2020, les projets d'absorption du Groupe passent par le reboisement de zones forestières sinistrées ou peu denses, dans un rayon de 50 kilomètres autour de l'une de ses 3 plateformes, la proximité des plateformes constituant un choix fort de la part de la direction du groupe.

*Les numéros de série Crédit Carbone liés à ce projet sont les suivants : RIV-FR-9-RMV-2023-c423b/257:271, RIV-FR-9-RMV-2023-c423b/316:326, RIV-FR-9-RMV-2025-ba36d/15:132, RIV-FR-9-RMV-2025-a7747/10:131, RIV-FR-9-RMV-2025-a7747/10:131, RIV-FR-9-RMV-2025-a7747/10:131, RIV-FR-9-RMV-2025-a7747/10:131. **le numéro de série Crédit Carbone lié à ce projet est le suivant: RIV-FR-14-RMV-2024-637e6/119:251

Depuis 2020, les projets d'absorption du Groupe passent par le reboisement de zones forestières sinistrées ou peu denses.

Ce programme est mené en partenariat avec l'Office National des Forêts (ONF) et des collectivités locales depuis 2020, autour d'un contrat tripartite. Cette démarche s'est poursuivie en 2025 avec la plantation de 6 600 plants pour régénérer deux parcelles incendiées de 5,5 hectares, dans les zones du Pali et de Roubion. Ces projets portent à 29 hectares au total la superficie d'arbres plantés (30452 plants), après des projets similaires menés par exemple à Val Daluis, Carros ou Séranon et à La Ratonnière dès 2020. Autant que possible dans le cadre d'initiatives disponibles, les projets sont labellisés « Label Bas Carbone » (plus de 12 hectares à date), et tous possèdent une estimation chiffrée du stockage carbone réalisée par l'ONF et inscrite dans les conventions.

Pourquoi privilégier des projets locaux ?



TRAÇABILITÉ

Des projets adossés à des cadres publics français.



CRÉDIBILITÉ

Un recours possible au Label Bas Carbone, cadre national piloté par l'État.



CO-BÉNÉFICES TERRITORIAUX

Biodiversité, régénération de forêts post-incendie, lutte contre l'érosion, services écosystémiques.

Vers une montée en puissance de l'absorption locale

La captation de carbone est comptabilisable à partir de 5 ans après la plantation, donc dès 2026 pour les 1^{res} forêts plantées. En 2030, la captation annuelle atteindra 117 TeqCO₂ au regard des projets déjà menés jusqu'en 2025, soit une absorption estimée d'au moins 40 % des émissions résiduelles des scopes 1 et 2 à cette échéance.

Cet écart nécessitera encore la plantation locale d'hectares supplémentaires pour atteindre une compensation totale des émissions résiduelles et de ne plus acheter de crédit d'absorption.



Carte des 15 projets de plantation volontariste portés par les Aéroports de la Côte d'Azur depuis 2020



Scope 3 : le défi collectif de la décarbonation

Le scope 3 concentre l'essentiel de l'empreinte carbone du Groupe : émissions liées aux avions, accès aux plateformes, achats, investissements, déchets, déplacements et activités des tiers. Parce qu'il dépend largement de décisions partagées avec les compagnies aériennes, les partenaires de la plateforme, les collectivités, les fournisseurs et la filière aérienne, sa réduction constitue notre principal défi climatique. En 2025, l'obtention du niveau 5 de l'Airport Carbon Accreditation à Nice Côte d'Azur s'accompagne ainsi d'une feuille de route auditable à horizon 2050, visant une réduction de 90 % des émissions du scope 3 par rapport à 2024.

2050 Horizon de la feuille de route auditable de réduction du scope 3

- 90 % Réduction attendue en 2050 par rapport à l'année de référence 2024 pour répondre à l'exigence AiCA niveau 5

2 % → 70 % Augmentation de la part obligatoire d'incorporation de SAF dans le carburant livré entre 2025 et 2050

60 % Objectif de mouvements avions opérés par des compagnies signataires Science-Based Target initiative (SBTi)

5 % Objectif d'équipement des places de parking avec bornes de recharge d'ici 2027

SCOPE 3 : LES ÉMISSIONS DE TOUTE LA CHAÎNE DE VALEUR

Le scope 3 recouvre toutes les émissions indirectes de GES amont et aval de la chaîne de valeur du Groupe, non incluses dans les scopes 1 et 2.

Que retrouve-t-on dans ce périmètre ?

1.

Les émissions liées aux aéronefs (au départ et à l'arrivée)

Ce poste est réparti en 3 catégories :

- **APU (Auxiliary Power Unit) :** L'APU est le groupe auxiliaire de puissance d'un avion. C'est une petite turbine située généralement dans la queue de l'appareil, utilisée au sol pour fournir de l'électricité, de l'air comprimé pour la climatisation ou le démarrage des moteurs principaux, le tout sans avoir à utiliser les moteurs de propulsion.
- **Cycle LTO (Landing and Take-off cycle) :** Cette catégorie regroupe toutes les phases dites au voisinage de l'aéroport, en dessous de 3 000 ft (3 000 pieds = environ 915 m), soit l'approche, l'atterrissage, le roulage au sol et le décollage. Cette catégorisation standard est définie par l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale).

- **Demi-croisière :** La moitié des émissions de CO₂ générées pendant la phase de croisière des vols au départ et à l'arrivée de l'aéroport. Ce poste d'émissions est le plus important dans le bilan total. Cette approche est cohérente avec l'Airport Carbon Accreditation. Pourquoi « demi » ? La responsabilité des émissions de croisière est partagée entre l'aéroport de départ et celui d'arrivée, ainsi chacun se voit attribuer 50 % des émissions de croisière.

2.

Les émissions « hors aéronefs » réparties en 8 principaux postes

- **L'accès aux plateformes aéroportuaires (passagers, tiers) :** ce poste couvre les déplacements terrestres vers les aéroports des passagers (aller/retour), accompagnants, parties prenantes (taxis/VTC, véhicules particuliers, transports en commun, navettes, autres mobilités). Il constitue le premier poste "hors aéronefs".
- **Les achats de biens et services :** ce poste inclut les biens et services consommés par le Groupe (exploitation, maintenance, prestations externes...).

- **Les achats de biens d'équipement (bâtiments, équipements, travaux, infrastructures).** Ce poste couvre les investissements du Groupe.
- **Les déplacements domicile/travail des collaborateurs vers/depuis le site.**
- **Les voyages et déplacements professionnels hors itinéraire domicile/travail.**
- **Les déchets générés par les activités :** passagers, compagnies, commerces, tiers.

Ce poste regroupe le traitement et fin de vie des déchets issus des opérations (tri, collecte, valorisation/élimination) :

- **Les émissions des tiers.** Ce poste regroupe les émissions de scope 1 (directes) et scope 2 (indirectes) de tous les prestataires et locataires opérant dans les zones aéroportuaires.
- **Les activités liées aux combustibles et à l'énergie,** notamment les émissions en amont associées à l'acheminement et à la production d'énergie (hors scopes 1 et 2).

Le scope 3 concentre les émissions indirectes de toute la chaîne de valeur et suppose d'agir avec l'ensemble des parties prenantes.

Un changement d'échelle par rapport aux émissions directes

Le défi du scope 3 constitue le défi majeur de la stratégie climat du Groupe et plus généralement dans la décarbonation du secteur aéroportuaire pour une raison simple : l'ordre de grandeur que celui-ci représente au regard des scopes 1 et 2.

En 2025, le scope 3 a représenté

1 019 935 TeqCO₂

dont :

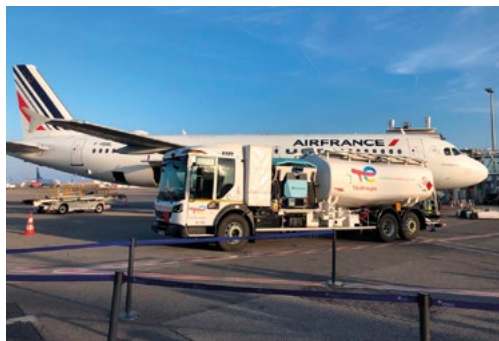
- **945 029 TeqCO₂** pour les émissions liées aux aéronefs
- **74 906 TeqCO₂** pour les émissions « hors aéronefs »

Pour rappel, les émissions des scopes 1 et 2 atteignent 431 TeqCO₂ en 2025, soit 0,02 % du total en intégrant le scope 3.

Une feuille de route auditable jusqu'en 2050

Pour l'Aéroport Nice Côte d'Azur, obtenir le niveau 5 a nécessité la formalisation d'une feuille de route auditable, à horizon 2050 avec une trajectoire de décarbonation qui atteigne -90 % par rapport à l'année de référence 2024 y compris sur les émissions avions, et le développement d'un plan de partenariat avec nos parties prenantes tierces visant à décarboner leurs activités.

Ainsi, l'aéroport doit démontrer la réduction future de ses émissions de GES de scope 3 via des leviers hors de son périmètre direct, en mobilisant l'écosystème (compagnies aériennes, loueurs, transporteurs, taxis/VTC, autorités publiques, énergéticiens, collectivités, fournisseurs, constructeurs...) et en s'arrimant aux politiques sectorielles de l'aviation.



QUATRE LEVIERS POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS LIÉES AUX AVIONS

Le principal chantier repose sur la décarbonation des vols des aéronefs, 93 % des émissions de GES de scope 3 reposant sur les émissions liées aux avions. L'approche du Groupe repose sur 4 lignes d'effort complémentaires, en cohérence avec *Destination 2050* (feuille de route européenne de décarbonation du secteur aérien) :

1.

Une montée en puissance réglementaire et partenariale sur le carburant d'aviation durable
Conformément à la Directive Européenne ReFuelEU Aviation, la part obligatoire de SAF dans le carburant livré sur les plateformes aéroportuaires doit augmenter progressivement : 2 % en 2025, 6 % en 2030, 20 % en 2035, 34 % en 2040, puis au moins 70 % en 2050.
Le rôle du Groupe sur cet engagement : préparer les infrastructures et faciliter l'approvisionnement.

Qu'est-ce que le SAF ?

Le SAF (Sustainable Aviation Fuel) est un carburant d'aviation durable, fabriqué à partir de ressources non fossiles comme des huiles usagées, des résidus agricoles, des déchets organiques ou encore de l'électricité renouvelable (pour les e-fuels). Il présente la particularité d'être chimiquement similaire au kérosène traditionnel, ce qui permet de l'utiliser sans modifier les avions ni les infrastructures.

Son principal intérêt est de réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie, jusqu'à 90 % selon le type de SAF et la méthode de production.

2.

Se préparer à la rupture technologique du secteur de l'aviation

Le deuxième pilier repose sur les ruptures technologiques attendues dans la conception des aéronefs et des systèmes de propulsion : hydrogène, aviation électrique ou hybride (par exemple sur l'aviation d'affaires), architectures d'avions profondément repensées. Ces technologies, encore en phase de recherche et de démonstration, devraient commencer à produire des effets à partir des années 2035-2040. Selon *Destination 2050*, le plan de transition climat du secteur européen de l'aviation, leur contribution reste limitée à horizon 2030 (0 à 2 %), devient significative à horizon 2040 (5 à 8 %), et atteint 10 à 15 % de réduction des émissions en 2050. Le rôle du Groupe se situera là aussi dans l'adaptation des infrastructures au sol (alimentation, accès), mais également la participation aux programmes européens (Clean Aviation, SESAR).

3.

Renouvellement progressif des flottes aériennes

Le renouvellement accéléré des flottes constitue un levier de réduction immédiat et cumulatif, reposant sur l'introduction d'aéronefs plus sobres de 20 % à 30 % par rapport aux générations précédentes. Cette dynamique permet de capter rapidement les gains d'efficacité énergétique liés aux moteurs de nouvelle génération, à l'allègement des structures et à l'aérodynamique.

4.

Continuer l'optimisation des opérations

Pour partie déjà mises en place dès cette année avec un travail approfondi sur l'optimisation des trajectoires et des temps de roulage par exemple, le Groupe travaille étroitement avec les compagnies aériennes, assistants en escale et le Service de la navigation aérienne (DGAC) pour encore améliorer les trajectoires (décollage et passage au trait de côte et procédures de descente continue notamment), limiter l'utilisation de l'APU (réduction de leur utilisation et déploiement de caméra de monitoring spécifiques) et déployer des postes avion électrifiés avec des prises spécifiques 400 et 50 Hz.

Destination 2050 estime que la rupture technologique du secteur aérien permet une réduction de 10-15 % des émissions en 2030, 20-25 % en 2040, puis un palier autour de 25-30 % en 2050, une fois le renouvellement largement achevé. Le Groupe pourra accompagner ce mouvement via des politiques incitatives, la gestion des capacités en plus de l'adaptation des infrastructures.

Le Groupe incite les compagnies qui desservent ses plateformes à signer le SBTi (Science-Based Target Initiative) pour crédibiliser scientifiquement leurs trajectoires de décarbonation. À ce titre, son objectif est d'atteindre 60 % de mouvements avions opérés par les compagnies signataires de cette démarche. Les gains de réduction des émissions de GES de scope 3 liées aux aéronefs seront majoritairement apportés par les carburants alternatifs (SAF) puis par les évolutions technologiques des aéronefs, avec un objectif de réduction de -91 % à horizon 2050 pour l'Aéroport Nice Côte d'Azur par rapport à 2024.

Des avancées déjà engagées

La mise en place de la trajectoire d'atterrissage en descente continue (CDO)

Après le chantier de l'optimisation du temps de roulage des avions, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a continué ses efforts auprès des compagnies aériennes avec la mise en place des CDO. Cela résulte d'un travail fin d'observation et de modification des trajectoires utilisées lors des procédures d'atterrissage des avions.

L'objectif des CDO est double : réduire les nuisances sonores et, surtout, les émissions de CO₂. Pour cela, au lieu d'une descente par paliers en basse altitude, ce qui nécessite davantage de puissance et donc de consommation de kérosène, les avions restent plus longtemps en altitude avant d'effectuer une descente constante. Ce pilotage permet une baisse des émissions de GES du scope 3 liées aux avions. L'estimation du gain est estimée à 218 kilos par atterrissage pour un avion de type Airbus A320.

L'encadrement renforcé de l'usage des APU et lancement du dispositif APU-CAM

L'année 2025 a également été marquée par la mise en œuvre d'un arrêté réglementaire préfectoral limitant à 10 minutes, contre 15 auparavant, le temps d'utilisation des APU (Auxiliary Power Units) pour limiter le recours à ces groupes auxiliaires fortement émetteurs. En parallèle, nous avons initié le déploiement du projet APU-CAM, qui s'étendra jusqu'en 2028. Il s'agit d'un système de suivi automatisé utilisant l'imagerie multispectrale (visible et infrarouge) permettant de contrôler en temps réel l'usage des moteurs auxiliaires APU des avions, pour prévenir instantanément d'un usage inhabituel et donc en réduire son utilisation. Combinées à la poursuite de l'électrification des postes avion, ces mesures apportent des bénéfices immédiats sur les émissions locales et contribuent à la réduction progressive d'un poste représentant plus de 17 600 TeqCO₂ en 2025.

RÉDUIRE AUSSI LES ÉMISSIONS HORS AÉRONEFS

Au-delà des aéronefs, la trajectoire scope 3 se joue aussi dans les usages du quotidien : accès aux plateformes, achats, déchets, déplacements et activités des partenaires. Autant de postes sur lesquels Aéroports de la Côte d'Azur peut agir par l'incitation, la coordination et l'évolution de ses pratiques.

1.

L'accès à l'Aéroport Nice Côte d'Azur

La multimodalité d'accès à l'aéroport est au cœur de la stratégie de réduction des émissions de GES sur ce scope, avec la création du Pôle d'Échange Multimodal à l'Ouest de la métropole niçoise et à 500 mètres de l'aéroport. Accueillant déjà les trains régionaux, de nombreux bus et tramways, un parking relais et bientôt une gare TGV, ce pôle permettra d'augmenter le nombre de passagers, de tiers et de collaborateurs transitant par des moyens décarbonés. L'aéroport accompagnera ces changements en proposant à ses passagers des offres "Air&Rail" pour faciliter un parcours fluide et serein dans leur correspondance.

Il prévoit également la mise en place de bornes IRVE (bornes de recharge pour véhicule

électrique) sur les parkings des aéroports pour faciliter l'accès aux véhicules électriques, et l'initiation d'un groupe de travail avec les taxis et VTC sur l'électrification de leurs flottes.

L'accès à l'aéroport représente 4 % du scope 3 mais le premier poste « hors avions ». Le Groupe vise une réduction de 89 % de ces émissions de GES d'ici 2050.

D'ICI 2027

Équiper 5 % des places de parkings avec des bornes électriques IRVE sur les plateformes

2.

La chaîne d'achats et partenaires

Afin d'engager tous ses partenaires et fournisseurs dans la décarbonation, le Groupe finalise la rédaction d'un SPASER (Schéma de Promotion des Achats Socialement et Écologiquement Responsables) et l'insertion de clauses RSE ambitieuses dans ses futurs marchés. Celles-ci pourront intégrer des prérequis liés à l'empreinte carbone, aux sources d'énergie utilisées, à l'analyse de cycle de vie, à la gestion de fin de vie des produits et services proposés. Pour les investissements, il prévoit également d'utiliser la méthode de « coût global » qui consiste à évaluer un investissement non pas uniquement sur son coût d'achat, mais sur l'ensemble des coûts et bénéfices liés à son utilisation sur toute sa durée de vie. Elle intègre notamment les coûts d'exploitation, de maintenance, d'énergie, de renouvellement, de fin de vie, ainsi que les gains d'efficacité ou de performance. Cette approche permet de choisir les solutions les plus efficaces, durables et économiquement pertinentes à long terme, même si elles présentent un coût initial plus élevé.

En lien avec les efforts de réduction, l'Aéroport Nice Côte d'Azur anime un Club des Partenaires dédiés au partage d'information et à la mise en action des initiatives environnementales sur la plateforme ; ce club réunit tous les partenaires de la plateforme. Cette initiative sera dupliquée sur les deux autres plateformes de Cannes et Golfe de Saint-Tropez pour développer les engagements environnementaux de tous les tiers.

3.

Les autres chantiers

En complément, le Groupe travaille également à la réduction d'autres émissions de GES de scope 3 dites résiduelles, comme :

- Les voyages professionnels avec l'achat de crédits de compensation SAF à hauteur de 100 % des émissions liées à ce poste dès 2030 (40 % en 2026)
- La réduction des déchets générés par les activités en application de la politique de gestion déchets et d'économie circulaire du Groupe
- La fourniture d'électricité verte (certifiée Garantie d'Origine) pour les tiers, qui peuvent directement la comptabiliser dans leur propre bilan carbone de scope 2

Des avancées déjà engagées

L'amélioration de la qualité des données du questionnaire "Accès Passagers"

Afin de réduire l'incertitude des hypothèses et données relatives aux émissions d'accès à la plateforme aéroportuaire, nous avons mené en 2025 une révision approfondie du questionnaire "Accès Passagers" (ou "Accès PAX"), un outil essentiel pour caractériser les modes de déplacement des passagers. La nouvelle version intègre des questions plus précises sur les pratiques de mobilité (transports collectifs, covoiturage, modes actifs, location, motorisation, etc.) et vise à réduire significativement l'incertitude associée à ce poste, qui représente plus de 57 % des émissions « hors aéronefs ». Cette démarche s'inscrit dans l'exigence AICA d'un inventaire fiabilisé et auditable.

Le déploiement du forfait mobilité durable et structuration du télétravail

Enfin, nous avons poursuivi nos efforts en matière de mobilité durable interne avec la mise en place du forfait mobilité durable pour les collaborateurs, encourageant le recours aux mobilités douces et partagées (vélo, covoiturage, transports publics). Ce dispositif de soutien financier est complété par une politique structurée de télétravail, permettant de réduire le nombre de déplacements domicile travail et d'agir sur un poste d'émissions certes modeste en volume mais clé pour la cohérence globale de la démarche RSE. L'ensemble contribue à améliorer la qualité de vie tout en renforçant la trajectoire de décarbonation du scope 3.

DES JALONS POUR MESURER LA RÉDUCTION ATTENDUE

L'ensemble des travaux détaillés plus haut permettent au Groupe de se projeter sur la feuille de route CAP 2050 de réduction du scope 3 avec un objectif calculé de réduction globale de 91 % de ces émissions.

Année	Emissions Avions	Emissions Accès Aéroport	Emissions « mix résiduel »	Emissions Globales
2030	-28 %	-8 %	-14 %	-27 %
2040	-63 %	-31 %	-65 %	-61 %
2050	-91 %	-89 %	-78 %	-91 %

La feuille de route fixée est ambitieuse, et pour y répondre, nous avons choisi de nous attaquer d'abord à ce que nous maîtrisons, tout en capitalisant sur les travaux à mener avec la législation, la filière et nos partenaires.

Les calculs de réduction projetés ici s'appuient principalement sur deux études :

- la feuille de route de décarbonation du secteur aérien "Destination 2050" mené par les cinq principales associations européennes du secteur aérien
- le scénario 2 de l'étude nationale « Transition 2050 » de l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), qui projette une hausse du covoiturage et de l'usage des transports en commun et une amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules

Notre rôle sur le scope 3

- PRÉPARER LES INFRASTRUCTURES
- FACILITER L'APPROVISIONNEMENT EN SAF
- ÉLECTRIFIER LES POSTES AVIONS
- INCITER LES COMPAGNIES À RÉDUIRE LEURS PROPRES ÉMISSIONS
- TRAVAILLER SUR LES TRAJECTOIRES ET LE TEMPS DE ROULAGE
- MOBILISER LES PARTENAIRES DE LA PLATEFORME
- INTÉGRER LES ACHATS RESPONSABLES
- ACCOMPAGNER LA MULTIMODALITÉ D'ACCÈS



Cadre de vie : mesurer, expliquer, agir

Parce qu'un aéroport est une infrastructure ouverte sur la ville, parce qu'il s'inscrit dans un territoire habité, notre responsabilité environnementale se joue aussi dans les impacts de proximité : qualité de l'air, climat sonore, gestion de l'eau et biodiversité. Pour agir, l'enjeu est de s'appuyer sur des mesures robustes, des données accessibles, des dispositifs de dialogue et des démarches concrètes de réduction ou de préservation. Cette approche vise à objectiver les situations, renforcer la transparence et inscrire l'amélioration du cadre de vie dans la durée.

100 % ➔ 17,5 % Réduction du taux de survol d'Antibes
via la procédure RNP Z : 100 % en 1987, 20 % en 2015,
17,5 % en 2025

11 Manquements environnementaux aux trajectoires relevés
en 2025 par la DSAC (Direction Sécurité de l'Aviation Civile)

40 000 € Montant maximal d'amende par infraction

7 Capteurs sonores fixes autour de Nice Côte d'Azur

99,6 % Taux de disponibilité des capteurs en 2025

2 862 Logements aidés dans le cadre du dispositif
d'insonorisation, soit +44 vs 2024

3,5 mois Délai moyen de traitement des dossiers
de demande d'insonorisation en 2025,
contre 5,5 mois en 2023

Une responsabilité environnementale au contact du territoire

Le Groupe a structuré sa stratégie selon quatre axes complémentaires :

- Réduire ses émissions de gaz à effet de serre et s'adapter au changement climatique
- Prévenir les pollutions des impacts réels et potentiels de ses activités (air, eau, sol et substances dangereuses).
- Utiliser durablement les ressources naturelles (énergie, eau, matières premières).
- Préserver et valoriser la biodiversité et les écosystèmes en lien avec ses plateformes aéroportuaires.

Ces axes, au cœur de l'expérience quotidienne des populations riveraines comme de la qualité environnementale du territoire, reposent sur une même philosophie : mesurer précisément, expliquer clairement, agir durablement.

Qualité de l'air, climat sonore, eau et biodiversité : quatre dimensions locales de notre responsabilité environnementale

Qualité de l'air : objectiver pour rendre compte

Pour un gestionnaire d'infrastructures aéroportuaires, la priorité est de s'appuyer sur une mesure robuste, indépendante et accessible afin d'objectiver la situation et de rendre compte de façon transparente.

Dans sa démarche RSE, le Groupe a formalisé un engagement clair pour 2025 : « Garantir une mesure des polluants validée et publiée par AtmoSud et disponible au grand public ». Cette mesure fiable et indépendante est fondamentale pour atteindre ses objectifs de réduction des émissions de polluants liées aux activités au sol des aéronefs d'ici 2030.

AtmoSud

Inspirer un air meilleur

Un tiers de confiance : AtmoSud et l'accès public aux données

À l'échelle du territoire, la surveillance et l'information sur la qualité de l'air reposent sur AtmoSud, association agréée par l'Etat, dont la mission inclut le déploiement et la maintenance des stations de mesure, la vérification de la conformité et l'information du public.

Le partenariat avec AtmoSud garantit ainsi des normes, des protocoles et des instruments de mesures certifiés.

Les Aéroports de la Côte d'Azur collaborent avec AtmoSud et financent les campagnes de mesure de bruit depuis une vingtaine d'années, via des études ponctuelles et un suivi permanent (station fixe) sur et autour de la plateforme de Nice.

Des données consultables et explicables

Les données de mesure sont rendues accessibles via les outils de datavisualisation d'AtmoSud. La page "Mesures aux stations" précise notamment :

- La visualisation par station ou par polluant
- La mise à jour horaire des appareils automatiques
- La distinction entre données temps réel non encore contrôlées et données validées

Des sources multiples, une lecture à consolider

Sur une plateforme aéroportuaire comme l'Aéroport Nice Côte d'Azur, plusieurs sources se superposent (trafic routier à proximité, opérations au sol, activités aéronautiques, etc.), ce qui rend parfois difficile l'isolement d'une contribution "avion" à partir des seuls polluants classiques. AtmoSud souligne par exemple que, pour les oxydes d'azote, les résultats montrent une prédominance du secteur routier, rendant la distinction de la part aéronautique complexe sur ce polluant.

Pourquoi suivre aussi les particules ultrafines (PUF) ?

Pour mieux caractériser les spécificités des environnements aéroportuaires, la surveillance s'est progressivement orientée vers des particules de plus en plus fines (PM10 puis PM2.5) jusqu'à intégrer les particules ultrafines (PUF) (diamètre < 0,1 µm).

AtmoSud précise qu'en contexte aéroportuaire, la littérature scientifique attribue majoritairement aux particules issues des avions des tailles de l'ordre de 10 à 20 nm (principalement 14nm selon leurs études récentes), faisant des PUF un traceur potentiellement robuste de l'activité aéroportuaire.

La station de l'Aéroport Nice Côte d'Azur mesure les PUF de façon permanente depuis 2023, avec un suivi rendant compte des niveaux "habituels" et des épisodes atypiques. Ce choix de suivre les PUF est volontaire de la part de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, qui finance cette campagne de mesure.

OBJECTIF 2026 : DÉPLACER LA STATION DE MESURE DE BRUIT POUR GAGNER EN REPRÉSENTATIVITÉ



Un projet de déplacement de la station de mesure du bruit a été voté en 2025 et sera réalisé en 2026. L'objectif : gagner en précision et en représentativité.

Le nouvel emplacement sera plus proche des pistes et sera validé par une étude AtmoSud.*

**Les résultats de l'étude AtmoSud menée du 16/10/2025 au 08/01/2026 seront rendus publics sur leur site.*

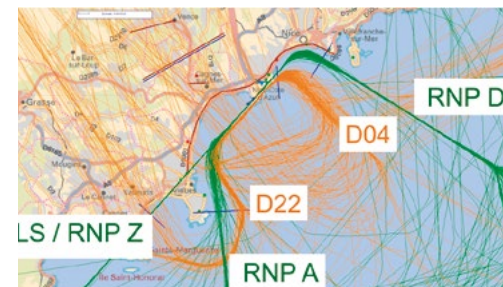
CLIMAT SONORE : RÉDUIRE, MESURER, DIALOGUER

L'amélioration du climat sonore est une attente forte des riverains et des collectivités. C'est pourquoi le Groupe agit selon une logique structurée : réduire l'exposition à la source (trajectoires et procédures), objectiver la performance (mesures et statistiques), et assurer la transparence auprès des parties prenantes.

1.

Réduire l'exposition à la source

Les trajectoires sont pensées pour limiter l'impact sur les zones habitées. La réduction du bruit repose d'abord sur la conception et l'usage de trajectoires et de procédures visant à limiter le survol des zones urbanisées, dès lors que la sécurité et les conditions opérationnelles le permettent. L'Aéroport Nice Côte d'Azur a mis en place un suivi mensuel statistique des procédures d'approche (voir schéma ci-contre : répartition entre les trajectoires RNP A / RNP Z / RNP D), présenté et partagé en Commission Consultative de l'Environnement (CCE). Ce suivi permet d'objectiver l'usage des procédures et d'alimenter le dialogue avec les parties prenantes.



L'amélioration du climat sonore se construit dans la durée par l'évolution des trajectoires. Un exemple emblématique est la réduction progressive du survol d'Antibes (procédure appelée RNP Z). Les procédures et évolutions technologiques ont permis de passer de 100 % du survol d'Antibes en 1987 à 20 % en 2015, puis à 16 % en 2025. Les autres trajectoires d'approche (RNP A et RNP D) survolent la mer Méditerranée, réduisant ainsi le nombre de riverains impactés. Les réflexions se poursuivent pour encore réduire le taux de survol d'Antibes - obligatoire aujourd'hui par exemple en cas de mauvaise météo - en incluant toutes les parties prenantes concernées, y compris les associations de riverains et les autorités. Un des leviers pour éviter la procédure RNP Z passe par des technologies nécessitant la formation des équipages et l'équipement spécifique des aéronefs.

TRAJECTOIRES DE MOINDRE BRUIT, SUIVI DES MANQUEMENTS, CAPTEURS ET ACCOMPAGNEMENT DES RIVERAINS

La trajectoire en descente continue est un levier “bruit + environnement”.

Les procédures d'arrivée optimisées, incluant la descente continue, constituent un levier reconnu pour limiter l'exposition sonore, en réduisant les paliers et les phases de remise de puissance lors de l'approche.

Ce dispositif validé en 2025 a aussi l'avantage de réduire les émissions de gaz à effet de serre de chaque vol en raison d'une consommation réduite en kérosène.

L'optimisation au sol réduit l'exposition sonore liée aux opérations.

En complément des trajectoires, l'optimisation des opérations au sol (organisation des flux, réduction des immobilisations des aéronefs, optimisation de l'utilisation des postes au contact, réduction des temps d'usage des moteurs auxiliaires de puissance) participe à la maîtrise des nuisances, avec un co-bénéfice environnemental lorsque les temps de fonctionnement des équipements sont réduits. En 2025, et après expérimentation, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a déployé 4 caméras APU (APU-CAM) pour la mesure des temps d'utilisation des APU sur 21 postes avions; le déploiement se poursuit jusqu'en 2028.

2.

Encadrer les usages et contrôler les manquements

Un cadre réglementaire restreint les usages depuis plusieurs années.

La réduction des nuisances sonores pour les riverains s'inscrit dans des règles contraignantes, initiées par le Groupe pour les compagnies utilisant ses plateformes:

- Interdiction des avions les plus bruyants la nuit
- Obligation de respect des procédures de décollage et d'atterrissage
- Obligation de respect des consignes d'exploitation du parking Kilo
- Interdiction des essais moteurs entre 21h et 6h

L'évolution technologique des appareils contribue également directement à réduire l'impact sonore. Un exemple illustratif: la mesure du bruit au décollage sur Nice Ouest est inférieure pour un A320 NEO récent (71 dB) comparé à un A320 historique (75,5 dB).



L'outil de visualisation des trajectoires est disponible à l'adresse suivante: <https://aerovision.nice.aeroport.fr>

Traquer les manquements aux procédures

L'efficacité des trajectoires et procédures dépend de leur application. En 2025, la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) présente un bilan de 11 manquements environnementaux relevés par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC), majoritairement liés à des trajectoires/procédures non respectées (écarts à la trajectoire attendue, déviations, survols à basse altitude) sans raison valable. Ce type de manquement est majoritairement suivi d'une amende adressée à la compagnie en responsabilité (pouvant atteindre 40 000 € par infraction).

Le monitoring des trajectoires et du bruit est ouvert

L'aéroport met à disposition un outil de visualisation grand public, pour les vols commerciaux, permettant de consulter les trajectoires et niveaux de bruit, dans un cadre défini par le régulateur:

- Trajectoires visibles dans un rayon de 60 km et jusqu'à 20 000 ft (20 000 pieds = 6 096 m)
- Données publiées avec un différé de 30 minutes
- Informations disponibles incluant notamment le niveau de bruit

3. Mesurer les résultats

Les 7 capteurs fixes répartis aux abords de la plateforme Nice Côte d’Azur et au plus proche des trajectoires des aéronefs ont permis de mesurer les améliorations apportées, avec bruit de fond moyen et bruit aéronautique moyen, comparés entre 2025 et 2024. Le taux de disponibilité de ces capteurs atteint 99,6 % en 2025.

Deux nouveaux capteurs seront installés à Antibes en 2026 puis au Cap d’Antibes en 2027. Un capteur mobile est disponible pour des analyses ponctuelles. Il sera notamment déployé à Villeneuve-Loubet en 2026 pour suivre la bonne évolution de la nouvelle méthode de travail pour les décollages 04 Nord, qui assure des altitudes élevées et devrait permettre de prouver la réduction du bruit des avions dans cette zone.

Point de mesure	Bruit de fond moyen (dB)	Bruit aéronautique moyen 2024 (dB)	Bruit aéronautique moyen 2025 (dB)	Évolution 2025 vs 2024
1 — Pépinière d’Antibes	54	70,5	70	-0,5
2 — Restaurant Le Bacon (Cap d’Antibes)	55	62	62	0
3 — Mairie de Nice	60	68	68	0
4 — École Mont Boron	54	60,5	60,5	0
5 — Aéroport Nice Côte d’Azur	71	77	76	-1
6 — Immeuble California	65	75	74,5	-0,5
7 — Sémaphore St Jean Cap Ferrat	52	58,5	58	-0,5

4. Écouter et accompagner les riverains

Pour traiter les préoccupations des riverains avec rigueur et cohérence, le Groupe s’appuie sur un dispositif d’écoute et de traitement des demandes structuré, présenté en CCE. À Nice, ce dispositif repose sur un guichet unique qui centralise les sollicitations et coordonne, si nécessaire, les échanges avec les acteurs compétents (SNA / DSAC), afin d’apporter une réponse complète, centralisée et uniforme.

5. Insonoriser les logements

Le Groupe gère un dispositif d’aide à l’insonorisation des riverains, permettant de financer des travaux visant à réduire l’exposition dans l’habitat. L’aide est attribuée sous conditions, notamment :

- Logement situé dans le Plan de Gêne Sonore
- Permis de construire antérieur à la publication du Plan d’Exposition au Bruit (PEB), soit avant le 5 avril 1976

L’aide couvre en général 80 % du montant des prestations (étude acoustique + travaux). Ce cadre est plafonné, et peut atteindre 100 % selon les conditions de ressources. Le dispositif prévoit une chaîne d’instruction structurée : dossier administratif, étude acoustique, devis, instruction par l’aéroport, accord de la Commission Consultative d’Aide aux Riverains (CCAR), réalisation et contrôle, puis versement de l’aide. Le délai de traitement, calculé entre la date d’accord pour réalisation de l’étude acoustique (éligibilité vérifiée) et la date de contrôle des travaux achevés, a été fortement réduit, passant de 5,5 mois en moyenne en 2023 à 3,5 mois en 2025.

Statistiques des signalements

À l'échelle du Groupe, les données 2025 sur le traitement des signalements montrent des situations contrastées selon les plateformes :

L'AÉROPORT CANNES MANDELIEU

Concentre l'essentiel des signalements (24 548 plaintes en 2025, soit 98 % du total), avec un niveau de plaintes structurellement élevé rapporté à l'activité (352 plaintes/1 000 mouvements) alors que le nombre de plaignants diminue (115 vs 147 en 2024). Soit un ratio de 37 plaintes par plaignant. Cela traduit un phénomène de répétition des signalements sur des épisodes concentrés en été et s'explique notamment par la situation géographique de la plateforme entourée de zones habitées.

L'AÉROPORT NICE CÔTE D'AZUR

La dynamique est différente : le nombre de signalements augmente (500 en 2025) mais reste mesuré par rapport au nombre de mouvements (3 pour 1 000 mouvements) et elles sont émises par un nombre de plaignants stable. Cette situation explique mécaniquement la hausse du nombre de signalements par plaignant (5,7 en 2025 vs 2,6 en 2024), ce qui peut correspondre à une utilisation plus régulière des canaux et outils mis à disposition par l'aéroport. La majorité des signalements provient

d'Antibes, en lien avec la trajectoire RNP Z décrite précédemment qui survole la ville.

Les signalements montrent des situations contrastées selon les plateformes

L'AÉROPORT DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ

Les indicateurs sont bas et en baisse : 28 plaintes en 2025 (vs 37 en 2024), 14 plaignants (vs 34) et le ratio signalement pour 1 000 mouvements passe de 4,5 à 3,3.



EAU ET BIODIVERSITÉ : PROTÉGER LES RESSOURCES, RESTAURER LES MILIEUX TOUT EN GARANTISSANT LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE

Sur les plateformes aéroportuaires, la préservation de l'eau et de la biodiversité relève autant de la conformité réglementaire que d'une responsabilité environnementale de proximité. Notre démarche vise à réduire les pressions sur les milieux, restaurer les habitats, maîtriser les usages de l'eau et piloter les impacts avec des indicateurs suivis dans la durée.

1.

Biodiversité : des labels reconnus, une trajectoire de progrès

Deux labels Aérobio ont été obtenus en 2025 pour l'Aéroport Cannes Mandelieu et l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez.

Lors de la session du 18 décembre 2025, deux plateformes du Groupe ont été labellisées Aérobio après instruction et décision indépendante du Conseil scientifique d'Aéro Biodiversité :

- Cannes Mandelieu : label Aérobio – niveau 2
- Golfe de Saint-Tropez : label Aérobio – niveau 3

Nice Côte d'Azur a un objectif de labellisation Aérobio en 2026, avec un travail de préparation engagé. La préparation est structurée autour de prérequis opérationnels et d'une logique de progrès. L'arrêt des produits phytosanitaires et la

mise en place d'un plan de fauche différenciée sont des prérequis pour viser le label. La gestion des Espèces Exotiques Envahissantes (EEE) est également évaluée dans le référentiel.

La fauche différenciée concilie biodiversité, sécurité aéronautique et sûreté. Notre plan de fauche définit une sectorisation des espaces avec des pratiques adaptées selon les enjeux (sécurité aéronautique, risque animalier, sûreté, biodiversité contrôlée, accueil).

Il identifie notamment 6 zones en "biodiversité contrôlée" totalisant 19 430 m², soit 2 % de la surface enherbée totale. L'aéroport prévoit un passage annuel sur ces zones (contre 3 aujourd'hui) avec un retour d'expérience attendu fin 2026.

Le label Aérobio, c'est quoi ?

Le label Aérobio, initié par l'association Aérobiodiversité en 2020, a pour objectif d'inscrire les programmes en faveur de la biodiversité sur le long terme des aéroports et des aérodromes.

Le label couvre quatre enjeux de biodiversité :

- La biodiversité
- L'investissement du personnel
- La communication
- L'ancrage territorial

Les labels sont attribués pour une période de cinq ans. Un suivi régulier est réalisé tous les ans par l'association lors de leurs visites de terrain.

Nos points forts selon le Conseil scientifique du label Aérobio

(extraits)

CANNES MANDELIEU

Inventaires complets, cartographie EUNIS (European Nature Information System), gestion exemplaire "sans intrants" (fertilisants, pesticides...) et zones refuges, engagement de la direction, ouverture sur le territoire via l'accueil de scolaires et des partenariats agricoles locaux.

GOLFE DE SAINT-TROPEZ

Excellente maîtrise de la connaissance des espèces et milieux, actions menées avec souci constant de préservation, engagement de la direction, richesses naturelles du site constituant un excellent support pédagogique.

Depuis début 2025, le Groupe a volontairement stoppé l'utilisation du glyphosate dans toute la zone réservée.

Il étudie les espèces exotiques. Entre 2022 et 2025, il a mesuré la présence et la propagation de 15 espèces exotiques envahissantes sur la plateforme de Nice, et il va prioriser des actions sur la Canne de Provence (enjeu de visibilité aux abords des pistes à cause d'une croissance rapide) et l'Herbe de la pampa (fort potentiel de dissémination).

NICE: 19 430 M²

de surface « biodiversité contrôlée »
répartie sur 6 sites

80 %

de l'eau prélevée est réinjectée
dans la même nappe

2.

Eau : réduire les pertes et valoriser les eaux non conventionnelles

Sur une plateforme aéroportuaire, la gestion de l'eau suppose de concilier besoins opérationnels, sobriété des usages, contrôle sanitaire et protection des milieux. Sa stratégie environnementale inclut un engagement pour 2025 sur la préservation des ressources en eau, avec une priorité donnée à la réduction des pertes et à la valorisation des eaux non conventionnelles.

Dans le respect des divers arrêtés préfectoraux, l'Aéroport Nice Côte d'Azur capte de l'eau dans la nappe phréatique qui se trouve sous ses terminaux, dans des proportions de moins en moins importantes au fil des années grâce à la montée en performance de nos équipements. L'eau prélevée l'est en aval de la nappe phréatique et ne réduit en aucun cas les capacités de pompage pour les besoins alimentaires ou agricoles du territoire. Cette eau est réinjectée à 80 % dans cette même nappe, dans le respect des écosystèmes. De fait, la salinité des eaux réinjectées dans la nappe est contrôlée régulièrement.

Que recouvrent les eaux non conventionnelles ?

Les eaux non conventionnelles sont des eaux de substitution à l'eau potable (ex. eaux recyclées, eaux pluviales récupérées, eaux traitées) utilisées pour certains usages (eaux de climatisation, arrosage, lavage, usages techniques)





L'eau potable provient de deux stations de forage situées sur l'emprise aéroportuaire. L'Aéroport Nice Côte d'Azur est donc indépendant du réseau collectif. Une fois utilisée, cette eau est réinjectée dans le réseau d'eaux usées et dirigée vers la station Haliotis voisine pour être traitée. Seule l'eau utilisée dans le cadre des actions de prévention contre le risque incendie n'est pas réinjectée.

Enfin, le réseau d'eau pluviale est équipé de 23 débourbeurs séparateurs d'hydrocarbures. Ils permettent un traitement des eaux collectées, en isolant les boues et les résidus d'hydrocarbures pour ne rejeter dans la nature que des eaux dépolluées.

Dispositifs de surveillance

L'Aéroport Nice Côte d'Azur prend toutes les dispositions nécessaires en vue de prévenir tout risque de pollution des eaux. Pour cela, plusieurs dispositifs permettent une surveillance continue, tels que :

- Le prélèvement d'échantillons
- Le contrôle en continu sur plusieurs points de mesure
- Le contrôle de la température et des caractéristiques physico-chimiques de l'eau (turbidité, salinité, matières en suspension...)
- La surveillance et le contrôle du biseau salé, intrusion d'eau salée dans une masse d'eau douce.

Le réseau d'eau de consommation fait l'objet de plus de 160 mesures de contrôles par an sur de très nombreux critères.

Consommation d'eau (m³)

2025	Aéroport Nice Côte d'Azur	Aéroport Cannes Mandelieu
Consommation eau totale (m³)	2 276 745	23 390
Consommation eau potable (m³)	161 299	19 042
Consommation eau industrielle (m³)	2 115 446	4 348
Volume d'eau industrielle réinjectée (m³)	1 648 793	N/A
Volume d'eau non réinjectée (m³)	884 557	N/A

Volume d'eau recyclée / valorisée (m³)

2025	Aéroport Nice Côte d'Azur
Pourcentage d'eau industrielle réinjectée	80 %

AXE 2 : SANTÉ ET BIEN-ÊTRE DES COLLABORATEURS

Santé, sécurité, engagement : faire grandir notre collectif

La performance d'un aéroport repose d'abord sur les femmes et les hommes qui assurent, chaque jour, la continuité des opérations, la sécurité des personnes et la qualité de service. En 2025, Aéroports de la Côte d'Azur renforce son pilier social autour de trois priorités : consolider la culture santé-sécurité, développer les compétences et les parcours, et faire progresser l'inclusion, la diversité et la qualité de vie au travail. Cette ambition s'inscrit dans le plan stratégique Azur 2030 et dans le projet d'entreprise, qui place le collectif au cœur du rayonnement de la Côte d'Azur.

Le Groupe a formalisé deux engagements structurant son pilier social



L'emploi, la santé, la sécurité des collaborateurs et des travailleurs externes sur les plateformes aéroportuaires



L'engagement, le développement, le bien-être et l'inclusion des collaborateurs

Effectifs et dynamique sociale

Au 31 décembre 2025, le Groupe compte :

639 CDI

235

femmes
(soit 36,8 %)

404

hommes
(soit 63,2 %)

Nos objectifs sociaux

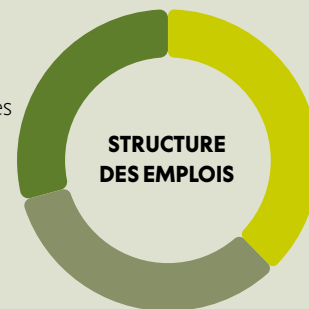
2025

- Maintenir l'index égalité femmes-hommes à minima à 90/100.
- Investir en moyenne 24 h de formation annuelle par collaborateur.

2030

- Maintenir le taux de fréquence des accidents du travail sous le seuil de 6,5 et le taux de gravité sous le seuil de 0,13.
- Se doter d'indicateurs équivalents pour les travailleurs de la chaîne de valeur intervenant sur les plateformes.

38 %
de cadres



33 %
d'employés

29 %
d'agents de maîtrise

UN RÉFLEXE PARTAGÉ

ISO 45 001, un socle intégré au système de management

En 2025, Aéroports de la Côte d'Azur consolide le socle de sa performance santé-sécurité avec l'intégration de la certification ISO 45 001 au Système de Management Intégré (SMI). Obtenue sans non-conformité dès la première présentation, cette certification vient confirmer la maturité des pratiques Santé et Sécurité au Travail (SST) et l'exigence portée par l'entreprise en matière de prévention.

Au-delà de la certification, l'enjeu est culturel : faire de la santé-sécurité l'affaire de tous et pour tous, un réflexe opérationnel et managérial, au service de la continuité d'activité, de la qualité de service et de la confiance de toutes nos parties prenantes.

Des indicateurs pour piloter la prévention

Aéroports de la Côte d'Azur suit les indicateurs de sinistralité afin de piloter la prévention et d'orienter les actions correctives appropriées, dans une logique d'amélioration continue. Ils servent aussi de base pour tenir la trajectoire annoncée dans la démarche RSE à horizon 2030.

Accidents du travail en 2025

7,1 Taux de fréquence **0,47** Taux de gravité

La sécurité au plus près des métiers

La prévention des accidents du travail se traduit par des actions visibles, régulières et ancrées dans les métiers :

1.

Des "minutes sécurité" pour installer une vigilance partagée

Les managers ont été progressivement impliqués avec une logique de ritualisation. 308 « minutes sécurité » ont été réalisées en 2025.

2.

Une prévention ciblée et une mobilisation collective pour la sécurité routière

À la suite de la signature de la « charte des 7 engagements pour une route plus sûre » par le Comité exécutif du groupe Aéroports Côte d'Azur en 2024, une communication a été transmise à l'ensemble des parties prenantes de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, les invitant à s'engager à ses côtés pour la sécurité routière. De plus, des journées « sécurité routière » ont été organisées en novembre 2025 avec des ateliers de sensibilisation (« gestes qui sauvent » par exemple, formats ludiques type escape game, focus sur la conduite de véhicules électriques...)

3.

Une analyse systématique et une boucle d'apprentissage

- Chaque accident du travail fait l'objet d'une analyse et d'un plan d'actions correctives le cas échéant
- Les accidents de trajet sont analysés avec un acteur externe pour faciliter la libération de la parole et objectiver les facteurs de risque

RPS et TMS, deux priorités de prévention renforcées

Le Groupe renforce ses dispositifs de prévention primaire et secondaire, en cohérence avec son engagement à offrir des conditions de travail saines et sûres.

Nous structurons et outillons la prévention des risques psycho-sociaux (RPS).

En 2024, l'ensemble des managers — environ 100 personnes — a été formé à la démarche « Prévenir et Agir pour les conditions de travail ». En 2025, ce travail s'est prolongé par une communication dédiée sur la procédure et la chaîne d'alerte, afin de renforcer la détection et la prise en charge des risques psychosociaux. En 2026, le Groupe prévoit de continuer ce travail de prévention et d'ancrage d'une culture commune, avec le déploiement de sessions de sensibilisation auprès de l'ensemble des collaborateurs sur des formats demi-journée.



Lutter contre les troubles musculo-squelettiques (TMS) avec Axomove.

Préparée en 2025, cette plateforme de prévention, de conseil et d'accompagnement a été lancée officiellement en janvier 2026. Elle permet aux collaborateurs qui le souhaitent d'accéder gratuitement à un bilan en ligne et à des consultations à distance avec un kinésithérapeute.

ISO 45 001

Certification obtenue sans non-conformité dès la première présentation

308 MINUTES SÉCURITÉ

réalisées en 2025

100 MANAGERS ENVIRON

formés en 2024 à la démarche « Prévenir et Agir pour les conditions de travail »

JANVIER 2026

Lancement officiel d'Axomove pour la prévention des TMS

FAIRE VIVRE LA PROMESSE EMPLOYEUR

Une marque employeur avec l'ambition des plus grands et l'esprit d'une entreprise à taille humaine

Le Groupe revendique une identité singulière : un « grand petit », une entreprise à taille humaine qui déploie des standards et des dispositifs comparables à ceux des grands groupes mondiaux. Ce positionnement transparaît dans son Projet d'entreprise co-construit avec les équipes et prend forme dans sa promesse employeur :

« Embarquez à nos côtés dans une entreprise à taille humaine, riche de la diversité de ses métiers et de l'ambition des plus grands ».

En 2025, le déploiement de la marque employeur a été poursuivi : cohérence managériale, expérience collaborateur, visibilité de nos métiers en externe, reconnaissance, mobilité interne, formation et développement.

Reconnaissance, lien social et expérience collaborateur

Les réalisations en 2025

- **Réalisation de vidéos "métiers"** (interviews courtes de collaborateurs) pour faire découvrir la diversité des métiers et renforcer l'attractivité comme la fierté d'appartenance
- **Déploiement d'un nouveau portail salarié** « Smart RH » permettant un accès direct aux informations personnelles et une mise à jour simplifiée
- **Digitalisation de l'onboarding** avec un processus d'intégration outillé, visant à harmoniser l'arrivée des nouveaux collaborateurs et à accompagner les managers

Au-delà de ces nouveaux outils, le Groupe a également organisé la première "Journée des collaborateurs" le 27 février 2025 avec des partenaires (médecine du travail, mutuelle, prévoyance, gestionnaire de notre contrat épargne entreprise...), pour faciliter l'accès à l'information et aux services, et l'interaction entre tous les collaborateurs.



77 %

d'opinions positives dans l'enquête interne 2025

+ de 80 %

sur la confiance dans l'entreprise et la fierté d'appartenance

100 %

DES COLLABORATEURS BÉNÉFICIENT

- d'un entretien annuel
- d'un entretien professionnel tous les 3 ans
- d'une évaluation des compétences liées au poste tous les 3 ans

4,7 %

Part de la masse salariale consacrée à la formation quand l'obligation réglementaire est de 1%.



Le développement des carrières en interne est favorisé : près de 30 % des postes pourvus en 2025 l'ont été en mobilité interne.

Former et accompagner toutes les étapes de carrière

Dans sa démarche RSE, le Groupe affiche l'objectif d'investir en moyenne 24 heures de formation annuelle par collaborateur. Pour ce faire, il mobilise annuellement un budget formation de 4,7 % de la masse salariale, quand l'obligation légale est de 1 %, et a réalisé en 2025 :

- Près de 16 000 heures de formation
- Près de 1 900 formations dispensées
- Près de 600 collaborateurs formés

Cela représente environ 25 heures de formation en moyenne sur l'année. Au-delà des chiffres, le Groupe structure les parcours individuels grâce à l'Accord de Gestion des Emplois et des Parcours Professionnels (GEPP) signé en 2024 pour une durée de 3 ans et dont la nouvelle négociation est programmée en 2026.

Le Groupe offre ainsi un cadre de développement structuré, des perspectives de mobilité, et porte une attention particulière à la progression individuelle.

Des signaux de stabilité sociale

La dynamique positive se reflète dans la stabilité des équipes, avec un turnover maîtrisé et un taux d'absentéisme durablement bas.

4,7 %

Turnover 2025, toutes sorties confondues.

3,3 %

Turnover 2025 hors départs à la retraite.

2,67 %

Taux d'absentéisme en 2025, inférieur à 3 % depuis plusieurs années.

6,17 %

Taux des bénéficiaires de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés (BOETH) 2025

Enfin, le Groupe poursuit une politique de partage de la valeur via la participation et l'intéressement, avec la signature des accords couvrant la période 2025-2027 (dans la continuité d'accords en place depuis plus de 10 ans).

Élargir le cadre de l'inclusion et de la QVCT

Le 30 décembre 2025, a été signé un Accord Inclusion, Diversité et Promotion de la Qualité de Vie et des Conditions de Travail (QVCT), venant poser un cadre opérationnel et permettant d'aller au-delà des exigences légales : identification de référents, mise en place d'actions de sensibilisation, dispositifs en faveur des salariés proches aidants, dispositifs de convivialité, promotion de la citoyenneté, etc. D'autres actions et engagements complètent cet accord :

- Re-Signature de la Charte de la Diversité
- Re-Signature de la Charte de la Parentalité en Entreprise
- Identification du Référent Handicap et du Référent Diversité
- Participation à la Semaine de la QVCT (16 au 20 juin 2025)
- Duoday : accueil d'un jeune homme en situation de handicap pour la découverte des métiers de la reprographie
- Diffusion en interne de vidéos de sensibilisation

Le Groupe s'est également attaché à faire vivre l'accord senior, signé en juillet 2024, afin de mieux accompagner les fins de carrière, favoriser la transmission des compétences et soutenir une dynamique intergénérationnelle.

Cette logique rejoint l'un des engagements du projet d'entreprise qui est de promouvoir la transmission des savoirs et renforcer la collaboration.

Égalité femmes-hommes, maintenir le cap

Aéroports de la Côte d'Azur affichait un index égalité professionnelle à 100/100 sur les trois dernières années de référence. En 2025, l'index est ressorti à 90/100.

Cette évolution s'explique par un effet mécanique lié à de nombreuses mobilités internes au sein de la Direction Technique, une direction historiquement très masculine, conduisant à davantage de promotions et augmentations d'hommes, en nombre sur la période de référence. Ces données ne reflètent pas un recul de la politique d'égalité Femmes/Hommes du Groupe, qui garde comme objectif de maintenir l'index à minima à 90/100.

Par ailleurs, il faut souligner une spécificité de gouvernance : le COMEX est plus féminin que masculin, avec 5 femmes et 4 hommes le composant.

Handicap, des actions qui produisent des résultats

Déployée en 2023, la politique Handicap se consolide en 2025, avec la poursuite des actions d'accompagnement et d'aménagement des postes, en partenariat avec l'Agefiph.

Fait marquant : aucune contribution n'a été versée en 2025, ce qui traduit l'efficacité des actions de structuration menées depuis de nombreuses années.

Le Groupe s'engage à maintenir un objectif d'au moins 4 % d'emploi de travailleurs en situation de handicap à horizon 2030 conformément à ses engagements RSE.

Une performance sociale à la hauteur de son ambition

En 2025, le Groupe confirme une conviction forte : la performance durable commence par la qualité des conditions de travail, la confiance et la fierté d'appartenance. Grâce à un cadre ISO 45 001 exigeant, une prévention concrète, des investissements soutenus en développement des compétences, et un accord structurant sur l'inclusion, la diversité et la QVCT, il construit une proposition sociale cohérente avec son identité. Pour les collaborateurs, le message est clair : chacun a un rôle à jouer dans la réussite d'Azur 2030 et dans la concrétisation de la vision du Groupe : des aéroports responsables, accueillants et innovants au service du rayonnement d'un territoire d'exception.



« Notre ambition :
Offrir un cadre et
des conditions
de travail dignes
des grandes
entreprises. »

Valérie Broutin,
Directrice des Ressources Humaines

30 DÉCEMBRE 2025

Signature de l'accord Inclusion,
Diversité et Promotion de la QVCT.

90/100

Index égalité femmes-hommes en 2025

5 FEMMES / 4 HOMMES

dans la composition du COMEX

Gouverner **par la confiance**

La performance RSE repose sur une exigence centrale : construire la confiance.

Confiance des passagers dans une expérience fluide, sûre et attentive ; confiance des compagnies et partenaires dans la robustesse opérationnelle ; confiance des actionnaires, financeurs, collectivités et autorités dans la maîtrise des risques, de l'éthique et de la conformité. En cohérence avec le plan stratégique Azur 2030, cette exigence se traduit en 2025 par un pilotage plus intégré via le Système de Management Intégré, une reconnaissance écovadis renforcée, des dispositifs de sûreté et de cybersécurité structurés, et une attention continue portée à l'expérience client.

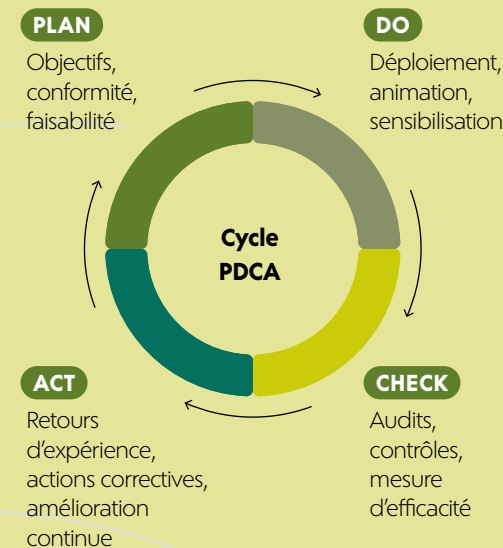
Intégrer la RSE au pilotage opérationnel

En 2025, le Groupe a consolidé une évolution structurante : la gouvernance RSE est désormais pilotée via le Système de Management Intégré (SMI, voir page 10), afin de relier plus directement la stratégie, les exigences réglementaires, la performance et l'amélioration continue.

Cette approche « intégrée » répond également à l'objectif du plan stratégique Azur 2030 en mobilisant l'ensemble des directions autour de processus et d'actions responsables, chacune disposant de responsables et contributeurs identifiés.

QUALITÉ DE SERVICE, SÛRETÉ, ÉTHIQUE ET CONFORMITÉ AU CŒUR DE L'EXPÉRIENCE AÉROPORTUAIRE

Le cycle PDCA comme méthode d'amélioration continue



Pour garantir une feuille de route RSE pilotable, mesurable et améliorable, nous déployons des engagements selon le cycle PDCA, socle du déploiement opérationnel : cadrage et études (conformité/faisabilité), déploiement, animation et sensibilisation, audits/contrôles, retours d'expérience, mesures d'efficacité, actions correctives et amélioration continue. Cette logique se traduit dans la gouvernance du SMI par :

- Une planification des objectifs RSE et QSE déclinés par processus et macro-activités, associés à des indicateurs mesurables
- Une mesure de la performance dans des instances clés (revues de processus, revue de direction, audits internes et externes intégrés)
- Des outils mutualisés (gestion documentaire, module de pilotage des indicateurs, suivi des actions) qui renforcent la cohérence du reporting et la capacité d'audit

Une reconnaissance de notre maturité RSE

La maturité RSE du Groupe se reflète dans son évaluation écovadis 2026 (sur base des données et engagements 2025): il a obtenu la médaille d'or avec un score global de 83/100 (+6 points par rapport à 2025) et se situe dans le top 3 % des entreprises évaluées dans le monde, avec des scores thématiques de :

- 88/100 Environnement** (+10 points vs 2025)
- 80/100 Social & Droits Humains** (+ 3 points)
- 72/100 Éthique** (idem à 2025)
- 76/100 Achats responsables** (+ 9 points)

Au-delà de la performance déjà étayée plus haut sur les aspects environnementaux et sociaux, écovadis met notamment en évidence des fondamentaux utiles liés à la sécurité et l'éthique du Groupe: politiques structurées de lutte contre la fraude, de lutte contre les conflits d'intérêts et la corruption, systèmes robustes de sécurité de l'information.

PROTÉGER LES PERSONNES, LES ACTIFS ET LES DONNÉES

La sûreté, la sécurité et la cybersécurité constituent un socle indispensable à la qualité de service et à la confiance accordée par les passagers, les compagnies, les partenaires et enfin par les autorités. Dans un contexte de menaces évolutives et d'exigences réglementaires renforcées, le Groupe poursuit une approche volontaire: anticiper, s'entraîner, sécuriser et améliorer en continu ses processus, tout en veillant à ne pas exposer d'informations sensibles.



83/100

Score global

+ 6 PTS

par rapport à 2025

TOP 3 % MONDIAL

des entreprises évaluées

Une organisation dédiée à la protection des actifs

Le groupe Aéroports de la Côte d'Azur dispose de ressources internes et d'une organisation structurée pour garantir, en toute situation, la sûreté et la sécurité des personnes, ainsi que la protection de l'ensemble de ses actifs (infrastructures, systèmes, données). Cette capacité repose sur des équipes mobilisées au quotidien et sur des dispositifs de pilotage et de coordination adaptés aux enjeux d'un opérateur aéroportuaire.

Des standards coordonnés avec les actionnaires

La stratégie de sûreté et de sécurité s'inscrit dans un cadre de gouvernance et de pilotage qui se coordonne notamment avec l'actionnaire Mundys, afin d'assurer une cohérence de haut niveau sur les standards, la maîtrise des risques et l'évolution des dispositifs. Cette logique s'aligne avec l'approche par la performance et le risque portée par le système de management des risques (ERM) et le SMI au niveau Groupe.

S'entraîner pour renforcer la résilience

La culture de la préparation et de la résilience se traduit par des exercices de sûreté réguliers dans une logique de préparation et d'amélioration continue (retours d'expérience et mise à jour des plans).

La cybersécurité est également un enjeu structurant pour l'activité aéroportuaire, à l'interface des exigences de nos actionnaires, des partenaires et des autorités. En 2025, le Groupe a notamment poursuivi l'effort engagé dans la gestion de crise cyber et le renforcement des moyens de sécurisation. Ce travail sur le sujet cybersécurité est mené avec l'ANSSI (Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information), dans une logique de mise en conformité et de diffusion d'une culture commune.

Le Groupe est en ligne avec l'objectif affiché dans notre feuille de route RSE d'une diffusion d'une culture cybersécurité à tous les niveaux, avec un objectif de +90 % de collaborateurs sensibilisés.

- Nombre de collaborateurs sensibilisés à la cybersécurité : 532 en 2025
- Nombre d'heures de formation sûreté en 2025 : 94h
- Nombre d'heures de formation sécurité en 2025 : 4831h

CULTIVER LE BIEN-ÊTRE DANS LE PARCOURS PASSAGER

L'orientation client est à la fois une valeur fondatrice et un levier concret de performance responsable. Le plan stratégique Azur 2030 vise à « être la référence en qualité de service pour nos clients et partenaires » en leur offrant notamment une expérience aéroportuaire chaleureuse, fluide et réussie et en simplifiant l'ensemble de leur parcours client.

Dans un environnement aéroportuaire parfois contraint (pics de trafic, saturation ponctuelle des installations, aléas des régulations), la qualité de service aux passagers ne se résume pas à des équipements : elle repose sur une éthique de la relation, une attention au bien-être et une capacité à réduire le stress du voyage.

L'orientation client du Groupe s'inscrit dans une approche équilibrée :

- **People** : créer les conditions d'un accueil bienveillant et d'une présence humaine, en amont et pendant le séjour à l'aéroport, notamment lorsque le voyage peut être source de tension
- **Process** : sécuriser la qualité au quotidien, avec des standards partagés et des routines d'amélioration

- **Premices** : développer des choix d'ambiance et de services avec une attention particulière sur le cycle de vie des équipements, la sobriété et des achats responsables

Cette approche est portée par une exigence d'éthique commerciale : délivrer un service fiable, cohérent, et transparent, au bénéfice des passagers mais aussi des compagnies et des partenaires.

Créer une expérience plus apaisante et plus azurienne

En 2025, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a poursuivi un objectif clair : proposer une expérience passager plus mémorable, plus chaleureuse et plus cohérente, tout en valorisant l'identité azurienne.

- **Identité olfactive** : création d'un parfum d'accueil, pensé pour installer une ambiance chaleureuse et réconfortante, travaillé en lien avec les collaborateurs de la plateforme et des parfumeurs du Pays Grassois
- **Identité sonore** : déploiement d'une identité sonore dédiée, afin de placer les visiteurs dans l'ambiance si particulière du territoire azurien
- **Ligne d'ambiance** : création d'une ligne d'ambiance visant à offrir une expérience plus lisible et plus immersive dans le parcours passager, répondant aux attentes de tous les types de voyageurs empruntant nos aéroports (familles, détente ou business)

« Être la référence en matière de qualité de service, cela passe par l'implication de chaque collaborateur du Groupe, dans sa capacité à rassurer, à être présent au bon moment, et à mettre de l'humanité dans le parcours passager. »

Sophie Dalmasso

Cheffe du département Relations Clients Qualité de Service



Un premier exemple emblématique de notre identité de marque : la nouvelle Salle B du Terminal 2.

Ces choix d'ambiance ne sont pas uniquement esthétiques : ils visent à agir sur un déterminant majeur de l'expérience aéroportuaire, le stress lié au voyage, en rendant le parcours plus apaisant et plus intuitif. Première et dernière impression du voyageur, ils agissent en miroir de notre territoire, de son univers, de ses couleurs, de son atmosphère, en continuité avec l'art de vivre du territoire azuréen.

Au-delà des dispositifs, le Groupe a également renforcé la dimension humaine du service par la mobilisation de collaborateurs volontaires pour aider les passagers et améliorer la gestion des irritants du quotidien (orientation, information, zones d'attente, etc.).

Pour compléter la présence humaine sans s'y substituer, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a expérimenté la présence d'un « chien de soutien émotionnel » pour apaiser le stress de certains passagers.

Un rendez-vous mondial né à Nice

L'Aéroport Nice Côte d'Azur poursuit une démarche singulière d'engagement autour du passager, avec la Journée Mondiale du Passager le 17 novembre, pensée et créée par les équipes de l'aéroport en 2023. Elle est conçue comme un temps fort d'animations et de mobilisation des équipes sur l'ensemble du parcours. En 2025, la 3^e édition a été suivie par près de 30 aéroports nationaux et internationaux. Au-delà de l'événement, l'enjeu est double :

- Rappeler que le passager est la raison d'être du service rendu
- Renforcer le sentiment d'appartenance et la culture commune de l'accueil parmi les équipes et partenaires

Un standard commun pour toutes les équipes de la plateforme

Parce qu'une expérience réussie dépend de tous ceux qui opèrent sur la plateforme, l'aéroport de Nice a établi avec l'ensemble des partenaires aéroportuaires la Charte Expérience Clients, destinée à rassembler les équipes autour d'un standard commun d'excellence de service.

Mesurer l'expérience pour progresser

Pour objectiver l'expérience client, l'Aéroport Nice Côte d'Azur s'appuie sur le programme ASQ (Airport Service Quality), dispositif international de référence proposé par l'ACI (Airport Council International) pour mesurer la satisfaction des passagers. Ce programme est leader mondial en la matière, avec plus de 400 aéroports participants dans 110 pays.

Les 4 principes de la Charte Expérience Clients

- Bienveillance envers le passager ;
- Exemplarité dans les comportements ;
- Empathie face aux attentes et aux situations (stress, mobilité réduite, imprévus) ;
- Respect des installations, des processus et des personnes.

Près de

30 AÉROPORTS

ont suivi la Journée Mondiale du Passager en 2025

TENDANCE 2025

La satisfaction suivie chaque trimestre a atteint ses meilleurs scores depuis 2022, en hausse constante, et ce malgré un contexte pénalisant (installations saturées et retards liés à la navigation aérienne).

<u>Note ASQ</u>	2025 : 4,05/5	2024 : 3,97/5
	2023 : 3,94/5	2022 : 3,91/5

L'EFFET « LIGNE D'AMBIANCE »

La satisfaction mesurée est passée de 3,82/5 (été 2024) à 4,09/5 (été 2025) après mise en œuvre de la ligne d'ambiance. Ces résultats confortent notre orientation stratégique : améliorer la qualité perçue non seulement par des infrastructures, mais aussi par la cohérence du parcours, la capacité d'écoute et la mobilisation des équipes.



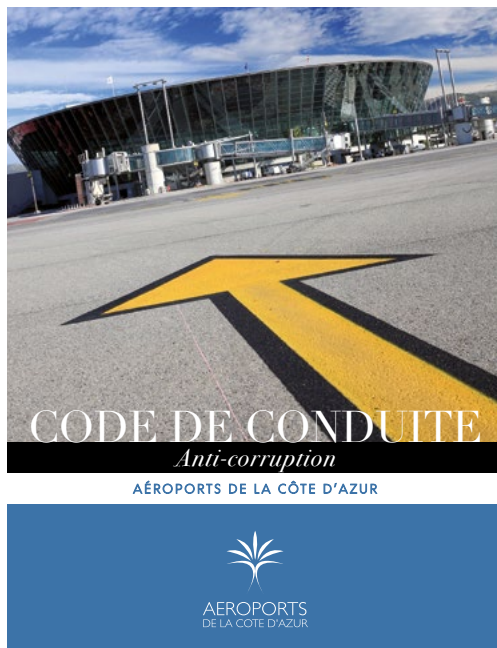
Notre objectif fixé pour 2027 est d'atteindre la note ASQ de 4,1/5 et de maintenir l'aéroport niçois en tête des aéroports français en matière de qualité de service.

SÉCURISER LES PRATIQUES ET LA CHAÎNE DE VALEUR

L'éthique et la conformité sont des conditions de confiance et de résilience : elles protègent l'entreprise, sécurisent les relations avec nos parties prenantes et contribuent à la performance durable. Dans la logique du plan stratégique Azur 2030, le groupe Aéroports de la Côte d'Azur renforce sa capacité à maîtriser ses risques et à structurer ses pratiques RSE, notamment via la montée en puissance des achats responsables.

Le Groupe applique une politique de tolérance zéro à l'égard de toute forme de corruption et s'engage à prévenir et combattre les activités illégales, en cohérence avec la réglementation et ses valeurs éthiques.

En 2025, l'actualisation de la cartographie des risques de corruption s'est traduite par une mise à jour du Code de Conduite anti-corruption, qui constitue la référence commune : destiné à tous les collaborateurs du Groupe ainsi qu'à ses prestataires externes, il rappelle les principes éthiques du Groupe, décrit le dispositif anti-corruption en place et encadre les situations à risque pour mieux détecter et prévenir toute forme de corruption ou de trafics d'influence. En 2025, il a par ailleurs été traduit, afin d'être partagé avec les partenaires anglophones du Groupe.



Dans une logique de vigilance accrue, un renforcement du pilotage des risques a également été mis en œuvre, et des indicateurs dédiés ont été créés et font désormais l'objet d'un suivi structuré. La sensibilisation relative à la lutte contre la corruption et au dispositif mis en œuvre au sein du Groupe a été renforcée, par le biais d'une intensification des campagnes et l'intégration de la sensibilisation lors du process

« Parce qu'il compte parmi les employeurs locaux les plus importants, le Groupe doit à son territoire d'être un exemple vertueux. Il le doit pareillement à ses salariés dont l'implication remarquable dans le quotidien de l'entreprise mérite une éthique rigoureuse, la loyauté de tous. Il le doit enfin à l'ensemble de ses partenaires, fournisseurs, clients et institutions, dont nous ne saurions exiger une intégrité que nous ne nous appliquerions pas en premier lieu. »

Franck Goldnadel
Président du Directoire

d'accueil des nouveaux collaborateurs pour diffuser la culture conformité dès l'arrivée dans l'entreprise. Cette dynamique sera amplifiée en 2026, avec le lancement d'une formation e-learning.



Le dispositif de signallement, déjà en place, a fait l'objet d'une communication renforcée afin d'en accroître la visibilité et l'appropriation. Signe que le dispositif fonctionne et est opérant, les premières alertes ont été recensées et traitées en 2025.

Faire des achats un levier de maîtrise des risques

Les achats sont un levier majeur d'impact et de maîtrise des risques, en particulier dans un environnement où la performance repose sur un écosystème étendu de partenaires et de prestataires. Structurer une trajectoire RSE outillée nécessite la mise en place et le déploiement d'un dispositif d'achats responsables et le suivi des critères RSE pour nos fournisseurs.

En 2025, le Groupe a donc rédigé son Schéma de Promotion des Achats Socialement et Economiquement Responsables (SPASER) qui sera officiellement lancé en 2026 auprès de ses fournisseurs. Cela s'accompagne du renforcement des clauses contractuelles socio-environnementales et éthiques dans les marchés publics, avec une note RSE pouvant aller jusqu'à 25 % de la note finale.

Il a également établi un questionnaire RSE à destination de ses fournisseurs stratégiques, un outil d'évaluation visant à intégrer plus systématiquement les enjeux d'éthique, d'anti-corruption et de sécurité de l'information dans la relation fournisseurs sur le long terme.

Ces changements apporteront une meilleure capacité à prévenir les risques plutôt qu'à les corriger et une relation fournisseur plus prévisible et maîtrisée, dans le respect de la politique RSE du Groupe.

Jusqu'à

25 %

Part du critère RSE dans l'évaluation d'une offre.

Protéger les données avec le même niveau d'exigence

La protection des données personnelles (RGPD) est identifiée comme un enjeu de conformité déjà bien ancré dans l'organisation. Le niveau d'exigence sur les données est traité avec la même attention que l'anti-corruption : gouvernance, responsabilisation et obligations renforcées dans la relation avec les tiers lorsque cela s'applique.



Connecter la Côte d'Azur, créer de la valeur pour le territoire

Portes d'entrée majeures de la Côte d'Azur, les trois aéroports du Groupe contribuent à la mobilité des Azuréens, à l'attractivité du territoire et à son rayonnement. Cette responsabilité s'inscrit dans la vision d'Azur 2030 — des aéroports « responsables, accueillants et innovants » au service d'un territoire d'exception et de sa culture — et se traduit, depuis 2025, par une démarche RSE structurée comme un levier transversal du plan stratégique. En faisant du territoire un axe à part entière, Aéroports de la Côte d'Azur affirme une ambition claire : connecter durablement la Côte d'Azur au monde, tout en renforçant la valeur partagée économique et sociale créée localement.



NOTRE CONTRIBUTION SUR LE TERRITOIRE

Les aéroports Nice Côte d'Azur et Cannes Mandelieu jouent un rôle structurant pour le territoire : ils répondent aux besoins de mobilité, soutiennent l'activité économique et génèrent des emplois dans une chaîne de valeur large qui dépasse le périmètre aéroportuaire. Cette contribution se construit avec les partenaires locaux et s'inscrit dans une logique de création de valeur partagée : développer une connectivité utile au territoire et génératrice de

retombées, tout en recherchant une croissance plus qualitative (en valeur créée) et cohérente avec les capacités d'accueil.

Une contribution mesurée sur toute la chaîne de valeur

L'étude d'impact socio-économique réalisée en 2025 sur les données 2024 s'appuie sur une méthodologie qui distingue quatre niveaux d'impact, afin de rendre compte de la contribution réelle des aéroports à l'économie et à l'emploi :

- **Direct** : activité des entreprises présentes sur site (Groupe et partenaires implantés)
- **Indirect** : activité des fournisseurs français des acteurs directs (énergie, BTP, services, etc.)
- **Induit** : retombées liées aux dépenses des salariés (directs et indirects) sur leur lieu de vie
- **Catalytique** : retombées liées aux dépenses des passagers non-résidents sur le territoire (hébergement, restauration, loisirs...)

À l'échelle nationale, l'étude d'impact socio-économique estime qu'en 2024 les activités des aéroports Nice Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu ont contribué à 2,8 Md€ de PIB et soutenu 40 800 emplois équivalents temps plein (ETP).

À l'échelle de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, la contribution a atteint 2,2 Md€ de PIB et 30 750 ETP, soit 1 % de la richesse et près de 2 % des emplois de la Région.

La valeur progresse plus vite que le trafic

C'est un point clé pour le territoire. À périmètre comparable, les retombées liées aux passagers commerciaux affichent +33 % de PIB et +10 % d'ETP par rapport à 2019, pour une hausse du trafic commercial de +2 %.

Cette tendance conforte une orientation vers un modèle où la performance se lit aussi en qualité des retombées et pas uniquement en volumes. Les résultats confirment aussi le poids des dépenses des visiteurs dans la dynamique territoriale avec 1,9 Md€ de PIB et 30 400 ETP créés par les passagers commerciaux, pour près de moitié dans les secteurs de l'hôtellerie et des loisirs, illustrant l'effet d'entraînement de la connectivité sur l'économie présente et touristique.

« Le travail conjoint de développement de la connectivité - réalisé par l'aéroport, et de valorisation du territoire - effectué par les instances de promotion, est la clé d'un succès pérenne. »

Delphine Le Sec'h

Cheffe du Département
Développement des compagnies

France / Région Sud :

FRANCE : 2,8 Md€ / 40 800 ETP

RÉGION SUD : 2,2 Md€ / 30 750 ETP

La valeur progresse plus vite que le trafic

+33 % PIB +10 % ETP

+2 % TRAFIC COMMERCIAL

Des plateformes créatrices d'emplois directs et diversifiés

Pour le seul Aéroport Nice Côte d'Azur, l'étude chiffre à près de 5 900 ETP les emplois générés sur site, dont 47 % occupés par des femmes. La plateforme se caractérise par une diversité de compétences avec plus de 160 métiers recensés et un tissu économique mixte : 86 % des entreprises emploient moins de 50 salariés, mais les entreprises de plus de 50 salariés concentrent 76 % de l'emploi.

Pour l'aéroport Cannes Mandelieu, l'activité a permis de soutenir 1 200 ETP et de générer 95 M€ de PIB en France.

Développer une connectivité utile au territoire

Les enseignements de l'étude rejoignent les retours du terrain : la connectivité devient durablement créatrice de valeur lorsqu'elle est construite en cohérence avec les enjeux territoriaux (cibles, saisonnalité, capacités d'accueil, moyens opérationnels).

Dans cette logique, le Groupe se doit, dans un dialogue continu, de :

- Rester en lien et travailler ensemble dans la durée avec les institutions et les partenaires du tourisme
- Préserver de l'agilité dans les actions de promotion
- Maintenir une cohérence entre les marchés ciblés, les capacités hôtelières et l'engagement opérationnel des compagnies

Le long-courrier comme levier de rayonnement international

En 2025, la stratégie de développement des lignes a mis un accent particulier sur l'Amérique du Nord (États-Unis / Canada), avec l'ouverture d'une 6e liaison vers les États-Unis : Washington. Le marché Nice – Amérique du Nord représente 550 000 passagers en 2025, dont 25 % en vol direct et 75 % en correspondance, en croissance de + 36 % par rapport à 2019.

En 2025, Nice se positionne comme le seul aéroport de région en France offrant des lignes directes vers les États-Unis. Cette offre soutient l'attractivité du territoire pour plusieurs profils de voyages (affaires, loisirs, affinitaires), et contribue à renforcer la visibilité internationale de la Côte d'Azur.

Vers un tourisme choisi, fondé sur la valeur créée

L'étude montre que la contribution économique n'est pas seulement une question de volumes : la structure des dépenses et la qualité des flux pèsent fortement dans les retombées.

Elle rappelle notamment un ordre de grandeur utile : la contribution moyenne d'un visiteur d'aviation d'affaires par séjour est estimée à près de 15 fois celle d'un voyageur d'aviation commerciale. Dans une logique de durabilité, "tourisme choisi" peut donc s'objectiver à travers des indicateurs qui traduisent la valeur partagée (économie locale, emplois, qualité de service, désaisonnalisation), plutôt que le seul nombre de passagers.

7^e

liaison vers les États-Unis
annoncée pour 2026 avec Boston

6^e

liaison vers les États-Unis
avec Washington en 2025

Pour 2026, la dynamique long-courrier se prolonge avec l'annonce d'une 7e liaison vers les États-Unis (Boston), et l'objectif de renouer avec une ligne asiatique à moyen terme. Les vols seront opérés en Airbus A330-900 Neo, appareil de dernière génération.

550 000 PASSAGERS

sur le marché Nice – Amérique du Nord en 2025

+36 %

par rapport à 2019

25 % DIRECTS

75 % EN CORRESPONDANCE

RENFORCER L'ANCRAGE LOCAL PAR L'ACTION CONCRÈTE

En complément de notre rôle de connectivité, nous renforçons notre ancrage territorial par des actions à impact social et environnemental concret, une politique d'achats responsables, des partenariats solidaires opérationnels, et le soutien à des projets d'intérêt général via notre Fondation.

80 926

produits remis aux Restos
du Cœur en 2025

800 KG À 1 TONNE / SEMAINE
de denrées collectées selon
les périodes

Donner une seconde vie aux produits retirés en sûreté

Depuis mars 2022, l'Aéroport Nice Côte d'Azur a déployé, avec les Restos du Cœur, un partenariat innovant visant à réduire le gaspillage tout en renforçant l'aide alimentaire et matérielle. D'abord expérimenté sur le Terminal 2 (le Terminal 1 étant alors fermé en raison de la pandémie), le dispositif a été étendu à l'ensemble des aérogares en 2023, puis reconduit sur une base pluriannuelle.

Le principe de ce dispositif pionnier est simple : les objets et produits retirés des bagages cabine lors des contrôles de sûreté (par exemple, les liquides non autorisés ou certains produits d'épicerie fine) ne sont plus systématiquement détruits. Avec l'accord des voyageurs, ils sont collectés et remis aux Restos du Cœur pour être redistribués aux personnes qui en ont besoin.

En 2023, 68 714 dons ont ainsi été collectés. En 2024, avec l'augmentation du trafic, la collecte a progressé pour atteindre 74 682 objets, représentant entre 800 kg et 1 tonne par semaine selon les périodes. En 2025, l'aéroport indique que 80 926 produits ont été remis à l'association.

Une Fondation pour soutenir les projets d'intérêt général

Créée le 22 juin 2009, la Fondation des Aéroports de la Côte d'Azur est abritée par la Fondation de France, garantissant un cadre de gestion et de conformité exigeant.

Son objet est de renforcer l'ancrage local du Groupe, de contribuer à un développement socialement et écologiquement durable du territoire en s'engageant auprès d'associations.

La Fondation est administrée par un Comité Exécutif (COMEX), présidé par Franck Goldnadel, président du Directoire et de la Fondation, et composé de 8 administrateurs : 4 issus du Groupe et 4 personnes qualifiées issues de la société civile. Un représentant de la Fondation de France est également invité.

Le COMEX se réunit tous les ans. La validité des délibérations est subordonnée à la présence d'au moins cinq des huit administrateurs, ou de leurs représentants disposant d'un pouvoir dûment renseigné.

Les projets soutenus doivent impacter et être déployés sur le territoire des Aéroports de la Côte d'Azur, soit les départements des Alpes-Maritimes (06) et du Var (83).

Deux priorités : solidarité et biodiversité

La Fondation finance des initiatives concrètes dans deux domaines :

- Solidarité : actions en faveur de publics rendus vulnérables (précarité, handicap, maladie, exclusion, etc.)
- Biodiversité : sensibilisation à l'environnement et préservation de la biodiversité

Historiquement, environ 70 % des fonds ont soutenu des projets de solidarité et 30 % des projets de biodiversité. L'ambition ? Rééquilibrer progressivement ces parts au regard de l'intensification des enjeux environnement et climatiques actuels. Depuis 2009, la Fondation a accompagné plus de 60 projets portés par 45 associations, pour un total de plus de 600 000 € alloués.



En 2025, la Fondation a soutenu

6 PROJETS

SOLIDARITÉ

Banque Alimentaire 06

Achat de matériel logistique

MIR 06

Financement de la rénovation de la chaufferie de l'hôtel social

Famille Unique

Financement de matériel pédagogique et de jeux pour le volet Solidarité

BIODIVERSITÉ

Association Naturdive 06

Préservation de corail dans le port de la Rague

Conservatoire d'Espace Naturel

CEN PACA

Restauration de la zone humide de la Brague

CPIE Îles de Lérins et Pays d'Azur

Renouvellement des aquariums pour le volet Biodiversité

Plus de

60

projets soutenus depuis 2009

45

associations accompagnées

PLUS DE 600 000 € ALLOUÉS

Des partenariats pour faire vivre le lien au territoire

En complément des actions structurées via la Fondation, nous développons des partenariats territoriaux visant à favoriser l'accès à la culture, à soutenir des événements à rayonnement local et à renforcer la solidarité au sens large. En 2025, ces engagements se sont traduits par la poursuite de partenariats avec le Festival Cinéroman, le théâtre Anthéa, CanneSeries, Jazz à Juan, Nuits du Sud, l'association Maison des Femmes et le Téléthon.

Afin de renforcer l'engagement collaborateur et le lien avec le tissu associatif, un dispositif de mécénat de compétences est prévu à compter de 2026, avec la possibilité pour chaque collaborateur de consacrer 1 jour par an sur son temps de travail à une mission ou initiative associative solidaire ou de préservation de la biodiversité sur le territoire des Aéroports de la Côte d'Azur - Immersion solidaire à la Banque Alimentaire, création de supports de communication ou atelier de jardinage avec des enfants, autant d'actions concrètes pour permettre à chaque collaborateur de découvrir le monde associatif selon ses envies.

PILOTAGE DE LA PERFORMANCE

EN 2026, AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR POURSUIVRA LA MISE EN OEUVRE DE SON PLAN STRATÉGIQUE AZUR 2030 AFIN D'ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE TOUT EN RENFORÇANT LA DURABILITÉ DE SES ACTIVITÉS.

Identifiants des points de données (norme MIDCAP)	Description	Type	2024	2025
GI		Informations générales		
1. Base de préparation				
GI-1_07	Taille du bilan	M€	715,4	722,9
GI-1_08	Chiffre d'affaires	M€	311,5	318,9
E1		Changement climatique		
3. Objectifs de réduction des GES et transition climatique				
E1-3_01	Année cible et toute étape ou année cible intermédiaire	année	2030 sur les scopes 1 et 2 et 2050 sur le scope 3	
E1-3_02	Valeur de l'année cible et toute étape ou valeur cible intermédiaire	TeqCO ₂	550 TeqCO ₂ sur les scopes 1et 2 (-90 %) et 97 315 TeqCO ₂ sur le scope 3 (-90 %)	
E1-3_03	Année de référence	année	2010 sur les scopes 1et 2 et 2024 sur le scope 3	
E1-3_04	Valeur de l'année de référence	TeqCO ₂	5 810 TeqCO ₂ sur les scopes 1et 2 et 973 151 TeqCO ₂ sur le scope 3	
E1-3_05	Part du scope 1 concernée par l'objectif	%	100 %	100 %
E1-3_06	Part du scope 2 concernée par l'objectif	%	100 %	100 %
E1-3_07	Part du scope 3 concernée par l'objectif	%	97 %	93 %
4. Énergie et émissions de gaz à effet de serre				
E1-4_01	Information relative à la consommation totale d'énergie de l'entreprise, exprimée en MWh (consommation d'électricité renouvelables)	MWh	32 169 117	32 108 200

Identifiants des points de données (norme MIDCAP)	Description	Type	2024	2025
E1-4_05	Émissions totales de GES	TeqCO ₂	973 693	1 020 360
E1-4_06	Emissions de GES scope 1	TeqCO ₂	542	425
E1-4_07	Émissions de GES scope 2 (basées sur la localisation)	TeqCO ₂	0	0
E1-4_08	Émissions de GES scope 3	TeqCO ₂	973 151	1 019 935
5. Transition climatique				
E1-5_01	Réductions d'émissions de GES réalisées par levier de décarbonation	%	-93 % sur les scopes 1 et 2 et +5 % sur le scope 3	
6. Élimination et stockage des GES				
E1-6_01	Élimination et stockage totaux de GES	TeqCO ₂	542	425
E3 Eau				
1. Pratiques, politiques et initiatives futures pour la transition vers une économie plus durable - Eau				
E3-1_05	Prélèvement total d'eau	m³	1 615 039	2 300 135
E3-1_06	Consommation totale d'eau	m³	143 946	161 299
E3-1_09	Eau totale recyclée et réutilisée	m³	1 041 116	1 415 578
E4 Biodiversité				
1. Pratiques, politiques et initiatives futures pour la transition vers une économie plus durable - Biodiversité				
E4-1_08	Surface totale dédiée à la nature hors site	ha	27,5	29

Identifiants des points de données (norme MIDCAP)	Description	Type	2024	2025
E5	Utilisation des ressources, économie circulaire et gestion des déchets			
	4. Gestion des déchets			
E5-4_02	Génération annuelle totale de déchets	kg	1 849 000	1 977 000
E5-4_03	Déchets totaux détournés vers le recyclage ou la réutilisation ou autre opération de valorisation	kg	702 620	711 720
S1	SOCIAL - Main-d'œuvre propre			
	1. Caractéristiques générales			
S1-1_01	Nombre total d'employés (effectif ou ETP)	Unité	666	657
S1-1_02	Nombre total d'employés (effectif ou ETP)	Unité	248 femmes et 418 hommes	243 femmes et 414 hommes
S1-1_03	Nombre total d'employés (effectif ou ETP)	%	95 % France / 3 % Espagne / 2 % Portugal	100 % France
	2. Informations supplémentaires sur la main-d'œuvre			
S1-2_02	Taux d'absentéisme	%	2,10 %	2,67 %
S1-2_03	Ratio femmes-hommes au niveau de la haute direction pour la période de reporting	%	56 %	56 %
	4. Main-d'œuvre - Santé et sécurité			
S1-4_01	Nombre total de blessures liées au travail enregistrables et de maladies professionnelles	Unité	9	7
S1-4_02	Nombre et taux d'accidents du travail enregistrables	Unité/%	9,3	7,1

Identifiants des points de données (norme MIDCAP)	Description	Type	2024	2025
S1-4_04	Information relative au pourcentage des personnes composant la main-d'œuvre propre de l'entreprise couvertes par un système de management de la santé et de la sécurité au travail fondé sur des exigences légales et/ou des normes ou lignes directrices reconnues	%	100 %	100 %
5. Main-d'œuvre - Rémunération, négociation collective et protection sociale				
S1-5_02	Écart de rémunération entre les genres	%	- 0,40 %	0,23 %
6. Main-d'œuvre - Formation et développement				
S1-6_01	Nombre moyen d'heures de formation annuelles par employé	Unité	29	25
S1-6_02	Pourcentage de salariés ayant participé à des évaluations formalisées de la performance et du développement de carrière	%	100 %	100 %
BC	Conduite des affaires			
2. Corruption et pots-de-vin				
BC-2_03	Nombre total de condamnations	Unité	0	0
4. Gestion de la relation avec les fournisseurs incluant les pratiques de paiement				
BC-4_05	Part des fournisseurs ciblés ayant fait l'objet d'une évaluation ESG par principales catégories de fournisseurs (incluant certification et notations ESG)	%	N.D.	88 %

Document édité par Aéroports de la Côte d'Azur • Directeur de la Publication : Franck Goldnadel - Président du Directoire •
Directeur de la Rédaction : Anne-Cécile Gibault - Directrice Stratégie et Développement Durable / Hélène Navarro - Directrice
de la Communication / Aymeric Staub - Responsable de la Communication Corporate / Agnès Martane - Responsable Image
de marque / Alexandre Geai - Chef du Département Environnement et RSE / Théo Viseur - Responsable Climat et Démarche RSE •
Extension Terminal 2 : Stéphane Aurel Architecte • Photographies : Aéroports de la Côte d'Azur / Didier Bouko / Jérôme Kélagopian /
Yann Savalle / Adobe Stock • Conception : Agence VUPAR • Édition juillet 2026
disponible sur : www.nice.aeroport.fr

Présentation à but purement informatif ne visant pas à répondre à une quelconque obligation légale.



VOUS FAIRE RAYONNER!



AÉROPORTS
DE LA CÔTE D'AZUR