

# La lettre **AUX RIVERAINS**

N°63 NOVEMBRE 2019



**P4** NOUVEAUTÉ : DES NAVETTES 100 % ÉLECTRIQUES **P7** CERTIFICATION :  
LES AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR RESTENT NEUTRES **P8** FOCUS :  
QUAND L'ESPACE APAISE LE CIEL ANTIBOIS **P11** CARBONE : ON MET LES  
COMPTEURS À ZÉRO

Ne survolons pas notre environnement,  
**VALORISONS - LE !**

“ LA VIE, CE N'EST PAS SEULEMENT RESPIRER.  
C'EST AUSSI AVOIR LE SOUFFLE COUPÉ. ”

**Alfred Hitchcock**







AÉROPORT  
NICE CÔTE D'AZUR

# ÉDITO



Dominique Thillaud  
Président du Directoire

Le développement durable repose sur deux piliers d'égale importance : la volonté et le progrès. La première peut beaucoup ! Il suffit parfois de changer nos habitudes, de repenser notre quotidien, nos modèles et nos organisations pour réduire l'impact de notre activité sur notre environnement. Mais elle ne peut pas tout !

Parfois, malgré notre “bonne volonté”, nous manquons encore de solutions viables et définitives pour relever le défi écologique tout en assurant l'avenir de notre entreprise et sa mission prioritaire : faire voyager nos passagers dans les meilleures conditions de sécurité et de confort possibles. Fort heureusement, le génie de l'homme ne tarde jamais à nous sortir de l'impasse !

L'exemple du survol d'Antibes illustre parfaitement ce propos. En trente ans d'efforts, sous l'impulsion des riverains et de leurs associations, des élus locaux et de l'aéroport, nous avons réussi à limiter drastiquement le trafic au-dessus de la ville. Moins de deux avions sur dix la survolent désormais. Or, voilà qu'aujourd'hui la technologie prend le relais pour aller plus loin. L'incroyable précision du guidage satellitaire nous permet en effet d'envisager une nouvelle diminution de cette nuisance.

Ce mariage de la volonté et du progrès sera à coup sûr la clé de notre nouveau challenge : un bilan carbone à zéro d'ici à 2030. Dans les mois et les années à venir, nous entretiendrons la dynamique initiée par l'Airport Carbon Accreditation afin de réduire encore nos émissions de gaz à effet de serre. Mais, c'est certain, à cette heure, même si l'envie est là, certains maux restent sans remède. La confiance règne, néanmoins. Tout va si vite ! Regardez... Il y a quelques années encore, nous rêvions de bus électriques. Désormais, nous les avons !

## QUI ?

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

**Directeur de la Publication :** Dominique Thillaud, Président du Directoire

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

**Rédacteur et suivi technique :** Corinne Rugiu, Direction de la Communication

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

**Impression :** Aéroports de la Côte d'Azur — **Photos :** J. Kélagopian - AdobeStock - Matteo di Iorio/Unsplash

Document édité  
selon le Label



N°ISSN : 1622-3039  
Novembre 2019 - N°63



# 100% ÉLECTRIQUE

Le 28 novembre, l'Aéroport Nice Côte d'Azur marquera un grand coup dans le combat qui est le sien pour un développement durable. La plateforme niçoise inaugurerait officiellement son tout nouveau service de navette 100 % électrique, devenant ainsi le premier aéroport de France à s'équiper d'une telle flotte ! Exit les bus thermiques qui, 7 jours sur 7, relient l'ensemble des parkings aux deux terminaux. À la place, trois E-CITARO, des véhicules Mercedes de nouvelle génération, parmi les premiers que le célèbre constructeur allemand met en circulation. Leurs points forts : un procédé



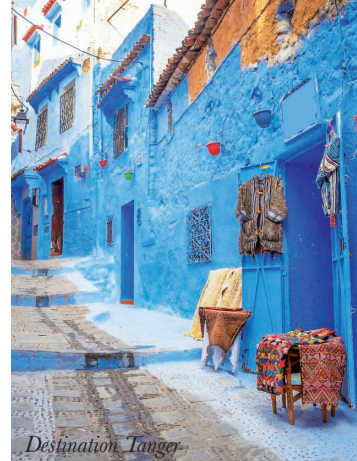
de rechargement continu par récupération de l'énergie cinétique, huit heures d'autonomie, un design accrocheur, un aménagement de haut niveau.

*« Tout s'est joué à la fin de l'an passé, durant l'appel d'offres portant sur la délégation du service "navettes", confie Éric Millet, chef du Département Mobilité & Stationnement de l'aéroport niçois. Nous y avons introduit en option l'utilisation de bus électriques. C'était un vœu cher de notre entreprise, mais, honnêtement, nous ne le pensions pas encore réalisable dans des conditions économiques compétitives. Sauf que la société Transdev a relevé le défi et nous a proposé une solution, certes plus onéreuse que le schéma "thermique"*

*standard, mais viable. Quand je l'ai présentée à Dominique Thilaud, notre Président, il m'a de suite donné son feu vert ! »*

Il faut dire que l'avènement du tout électrique se traduit par une réduction des émissions de gaz à effet de serre pour le moins appréciable : 250 tonnes d'eq. CO<sub>2</sub> par an ! « Un impact écologique qui se double d'un gain qualitatif. Les bus électrique de Mercedes sont en effet d'un très grand confort puisqu'ils sont lumineux, silencieux et favorisent une conduite tout en souplesse. Nous les avons même fait équiper d'écrans d'information grand format et d'un diffuseur de parfum." Prometteur !





## RÉSEAU UN HIVER EXOTIQUE

Vous aimez les voyages hors des sentiers battus ? Le programme automne-hiver 2019 de l'Aéroport Nice Côte d'Azur va vous plaire ! Il vous offre en effet trois nouvelles destinations directes pour le moins dépaysantes. Wizzair vous entraîne tous les jeudis et dimanches à Koutaïssi, la perle culturelle de la Georgie pour goûter à la dolce vita façon Caucase.

De son côté, easyJet va vous faire aimer encore un peu plus le Maroc. Après Marrakech, la compagnie anglaise vous offre de découvrir deux autres joyaux du royaume alaouite : Agadir, l'une des plus grandes cités balnéaires du pays, et Tanger, la perle du Détroit de Gibraltar.

## NOUVEAUTÉ CLÉS EN MAIN !

Après l'Île de France, notre région est la plus dynamique de France sur les plateformes de location de logements touristiques. Un succès qui a décidé l'aéroport de Nice à accueillir KeysInbox. Ce concept innovant permet aux touristes ayant fait une réservation sur AirBnB ou l'un de ses concurrents de retirer les clés de leur hébergement sitôt leur arrivée, quelle qu'en soit l'heure, grâce à des distributeurs de clés intelligents.

# L'AÉROPORT SORT SON ATOUT

À la belote, vous le savez sans doute, la meilleure carte, c'est le valet ! Désormais, pour l'Aéroport Nice Côte d'Azur, c'est pareil ! Le valet de parking, c'est l'atout premier pour qui entend gagner... du temps et du confort !

Mis en place cet été, notre service officiel de valet de parking vous permet de laisser votre véhicule au voiturier qui vous attend à l'heure fixée par vos soins, au niveau de la dépose minute de votre terminal. À lui de le garer en lieu sûr, dans l'un des parkings de l'aéroport où il restera durant toute la durée de votre séjour. À votre retour, à la date et à l'horaire précis que vous lui aurez fixé, cet ange-gardien vous attendra au même endroit, votre voiture prête à partir. Votre avion a du retard ? Pas de souci : prévenez-le d'un simple SMS !

Ce service est uniquement disponible sur réservation, via [nice.aeroport.fr](http://nice.aeroport.fr). Il vous en coûtera 25 euros pour la prestation auquel s'ajoutent les frais de stationnement (la première journée est offerte).

## SERVICE

### ÇA SE (RE)TROOV !

Vous avez perdu un objet à l'aéroport de Nice ? Retrouvez-le plus facilement grâce à Troov, un service en ligne accessible depuis le site [nice.aeroport.fr](http://nice.aeroport.fr). Notre centre de services réceptionne un objet correspondant à votre déclaration ? Troov vous alerte ! Venez le récupérer au Centre de Services (frais de 12 euros à régler en ligne) ou demander une expédition (frais d'envoi en sus). Un service téléphonique reste accessible pour les demandes urgentes, telle la perte de vos papiers d'identité.

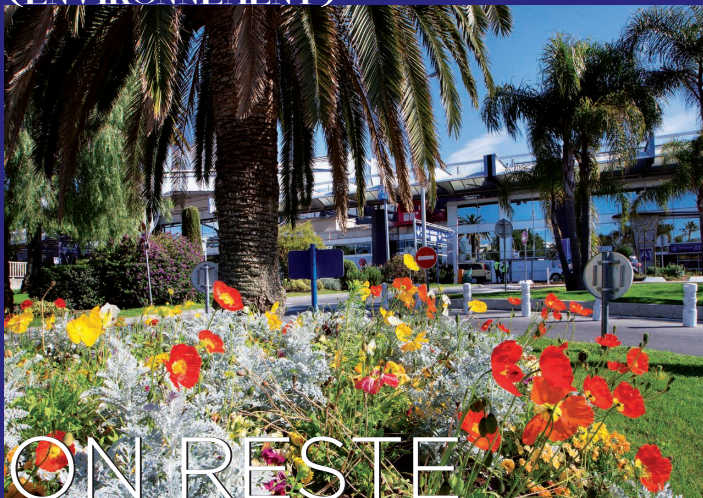


## MANIFESTATION QUEL CIEL POUR DEMAIN ?

Samedi 21 septembre, le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur, par la voix d'Isabelle Vandrot, chef du Département Développement durable et Environnement, a participé à la table ronde sur le transport aérien, dans le cadre des premières Rencontres Internationales de la Mobilité Durable de Saint-Tropez, une manifestation qui, pendant quatre jours, a fait vivre le célèbre village varois à l'heure des énergies renouvelables et des modes de transport propres.

Devant un public nombreux et attentif, plusieurs experts, dont Bertrand Piccard, le père de Solar Impulse, le premier avion solaire à avoir réussi un tour du monde, ont partagé leurs espoirs et leurs pistes de progrès pour une mobilité aérienne durable. Ainsi, Raphaël Domjan a-t-il fait rêver l'assemblée avec SolarStratos, le premier avion solaire stratosphérique, tandis que les sociétés Hovortaxis et Euro Airship lui promettaient un ciel plus pur avec leurs engins respectifs : l'hélicoptère-taxi électrique et le dirigeable à coque rigide nouvelle génération. De réels motifs de croire en un azur toujours plus vert !

## (ENVIRONNEMENT)



Les trois plateformes du Groupe Aéroports de la Côte d'Azur (Nice, Cannes Mandelieu et Saint-Tropez) ont renouvelé cet été leur Airport Carbon Accreditation de niveau 3+, confirmant ainsi leur neutralité carbone. La routine ? Certainement pas ! Car, pour obtenir cette précieuse distinction, il ne suffit pas de gérer ses acquis. Il faut aussi et surtout réduire toujours plus sa production de CO<sub>2</sub>. "Avec le programme ACA, nous sommes dans une logique d'amélioration continue, explique Charlotte Pruvot, chargée Air, Climat et Énergie. Nous sommes jugés sur la moyenne de nos émissions de CO<sub>2</sub> durant les trois dernières années et celle-ci doit baisser à chaque renouvellement."

Le critère est forcément plus difficile à tenir d'une année à l'autre, les gisements de progrès s'amenuisant au fil du temps. Pourtant, le challenge est relevé à chaque fois. "En 2018, en poursuivant le remplacement de ses véhicules thermiques par des électriques, ses ampoules à incandescence par des LED et en affinant encore sa gestion de la climatisation et du chauffage, Nice Côte d'Azur qui en est pourtant à son troisième renouvellement, a encore baissé ses émissions par passager de 9%."

Ne le nions pas, il y a encore du chemin à faire pour parvenir au zéro carbone. Mais l'aéroport niçois s'y emploie (lire p. 11). En attendant, il compense ses émissions en finançant trois projets vertueux. En Inde, il soutient un programme de production de biogaz pour les besoins domestiques de milliers de foyers modestes ainsi qu'une unité de valorisation des déchets de l'élevage avicole qui génère énergie et engrais organiques. Plus près de chez nous, il participe à l'action de Mare Vivu, une association qui lutte contre les déchets (principalement les plastiques) qui polluent notre Méditerranée.



# AU LARGE D'ANTIBES

**EN 25 ANS, LE POURCENTAGE DU TRAFIC PASSANT  
AU-DESSUS D'ANTIBES A CONSIDÉRABLEMENT DIMINUÉ.  
UNE BAISSÉ QUI SE POURSUIT ENCORE GRÂCE AUX  
PROGRÈS DES TECHNOLOGIES AÉRONAUTIQUES...**



Cinq cents pieds, ce n'est pas grand chose. À peine un peu plus de 150 mètres. Mais cela suffit pour réjouir les Antibois. Car les cinq cents pieds en question concernent les procédures d'atterrissage sur l'Aéroport Nice Côte d'Azur.

Jusqu'ici, la RNAV A qui oblige les avions à croiser au large du Cap d'Antibes avant de venir s'aligner sur la piste niçoise, n'était possible qu'avec un plafond nuageux égal ou supérieur à 3000 pieds. En-dessous de cette altitude, pour des raisons de sécurité, les pilotes étaient autorisés à traverser le ciel antibois dans le cadre de l'ILS, une approche aux instruments qui les amène directement dans l'axe de la piste.

Le résultat : l'an passé, 17% des avions qui se sont posés à Nice, ont survolé la seconde ville du département, perturbant ainsi la tranquillité de ses habitants. C'est moins que jamais. Mais on peut faire encore mieux !

## UN VRAI PROGRÈS

C'est une certitude : dans les semaines qui viennent, le ciel antibois va gagner en sérénité. Et tout ça, grâce à... l'espace ! « *La mise en service récente du guidage satellitaire a permis une révision partielle des procédures, se félicite François Janin, Chargé d'Études Environnement et des Relations Riverains au sein d'Aéroports de la Côte d'Azur. En effet, cette technologie d'une extrême précision améliore significativement la sécurité de l'appareil lors de la phase d'atterrissage. Du coup, en début d'année, en accord avec la Commission Consultative de l'Environnement, le Service de la Navigation Aérienne a mené une première étude auprès des contrôleurs aériens et des pilotes pour voir s'il était désormais possible de modifier les conditions d'utilisation de RNAV A afin*



*de diminuer encore le survol d'Antibes. Au terme de cette concertation, il a été décidé de ramener le seuil fixé pour le plafond nuageux de 3 000 à 2 500 pieds, une altitude jugée suffisante pour garantir aux pilotes une sécurité maximale et de bonnes conditions de vol. Cette mesure prend effet dès le 7 novembre. Elle n'est pas définitive. Un premier bilan sera fait en cours d'année prochaine pour juger de sa pertinence. Mais nous avons bon espoir de la voir pérenniser et de réduire ainsi durablement le nombre d'appareils passant au-dessus d'Antibes. »*

## UNE LONGUE HISTOIRE

Ne nous y trompons pas ! L'abaissement du plafond nuageux ne va pas permettre de supprimer totalement, du jour au lendemain, le survol de l'antique Antipolis. En revanche, il devrait envoyer chaque année plus d'un millier d'appareils supplémentaires au large de la ville. Un gain

de confort appréciable qui couronne trente ans d'efforts pour conjuguer le développement de l'aéroport, ô combien nécessaire à l'économie d'un territoire particulièrement enclavé, et la qualité de vie de plusieurs dizaines de milliers de ses riverains.

Tout a commencé dans les années 90. À l'époque, l'intégralité des avions arrivant à Nice passait à quelques centaines de mètres au-dessus d'Antibes, traçant une trajectoire rectiligne de Juan au Fort Carré. Une situation jugée inacceptable par des milliers d'Antibois qui, réunis au sein de l'association CAPSSA (lire l'interview de son président, ci-dessous), obtenaient de leurs élus (Commune d'Antibes, Conseil général des Alpes-Maritimes et Région PACA) le financement d'une balise de guidage.

Installée au niveau de l'hippodrome de Cagnes-sur-Mer, mise en service en 1994, elle permettait le contournement d'Antibes par la mer. Une

► **LE GPS DE L'AIR...** Depuis le 1<sup>er</sup> janvier dernier, l'Aéroport Nice Côte d'Azur est passé à l'ère du guidage satellitaire. Tous les aéronefs le visitant doivent être équipés des matériels permettant l'utilisation de cette technologie ultra performante qui a amélioré la sécurité des appareils tout en réduisant leur impact environnemental. Sur la Côte d'Azur, comme dans le reste du Vieux Continent, le guidage satellitaire repose sur EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service), un dispositif européen qui marie cinq satellites géostationnaires à une quarantaine de stations terrestres pour une précision absolument remarquable.

bonne pratique qui va mettre plusieurs années à s'imposer auprès des pilotes, les trois quarts d'entre eux, jugeant la nouvelle route dangereuse, privilégiant toujours la ligne droite. La raison va néanmoins finir par l'emporter. En 2000, le survol d'Antibes tombe à 53%. Trois ans plus tard, il a encore fondu de 10%.

### **UNE CHUTE INEXORABLE**

Des progrès, encore, en 2004 avec

la mise en service de Saleya, une nouvelle procédure d'atterrissage par vent de sud-ouest. Jusque-là, les appareils arrivaient sur l'axe ILS, en survolant Antibes, avant d'aller virer le long du Mont Boron pour longer la Baie des Anges et se poser à l'est de l'aéroport. Avec Saleya, ils croisent désormais au large à partir du Cap du Dramont, dans l'Estérel, pour faire une boucle qui les entraîne jusqu'au Cap Ferrat, sans survoler

Antibes. Les effets de la nouvelle procédure ne se font pas attendre : dès 2008, le survol d'Antibes chute à 31%.

Depuis, grâce à l'action conjuguée des professionnels de l'aéronautique, de l'Aéroport de la Côte d'Azur et des représentants des riverains, ce chiffre n'a cessé de fondre jusqu'à s'établir à 17% l'an passé. Nul doute qu'en 2020 il descendra encore d'un palier supplémentaire !

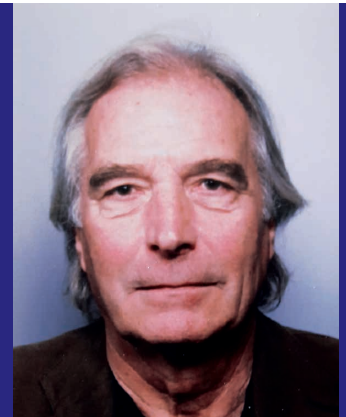
## PAROLES D'EXPERT

CRÉÉE EN 1987, L'ASSOCIATION CAPSSA A LARGEMENT CONTRIBUÉ À LA DIMINUTION DES SURVOLS D'ANTIBES. JEAN-PIERRE TREILLE, SON PRÉSIDENT, NOUS EN RACONTE LES LUTTES PASSÉES ET LES ESPOIRS POUR L'AVENIR...

**L'ORIGINE :** « Le Comité d'Action pour la Suppression des Survols Abusifs a vu le jour en 1987. À l'époque, 100 % des avions survolaient Antibes à quelques centaines de mètres d'altitude. Or, avec la hausse du trafic aérien, les nuisances sonores ne cessaient de s'amplifier. D'où l'initiative de quelques Antibois pour dénoncer leur situation. Ils ont obtenu un premier succès quand, en 1994, s'affranchissant de l'aide de l'Aviation Civile, la ville d'Antibes, le Département et la Région ont financé la balise de l'hippodrome de Cagnes. Hélas, la grande majorité des pilotes ont choisi d'ignorer le nouveau dispositif. Il a fallu que, le 14 août 1996, 600 personnes, le maire d'Antibes en tête, viennent manifester

leur mécontentement sur l'aéroport pour que les choses commencent à bouger. Depuis, notre parole est prise en compte et le dialogue avec l'aéroport et ses représentants est excellent. Il a permis de grandes avancées pour les riverains, sans entraver pour autant le développement de Nice Côte d'Azur qui, nous en avons conscience, est essentiel à la bonne santé de notre région. »

**L'ACTUALITÉ :** « Rendu possible par le guidage satellitaire, l'abaissement, de 3 000 à 2 500 mètres, du plafond nuageux pour la procédure RNAV A est une bonne chose, même si l'on ne peut en attendre que des progrès mesurés. Nous espérons de l'Aviation Civile,



une révision des conditions de mise en œuvre de la RNAV A d'une plus grande ampleur, avec le passage à 2000 pieds ou encore la réduction du niveau de visibilité de 10 à 5 km. On nous dit que, pour l'heure, c'est impossible. Le relief particulier de Nice, avec le Mont Boron dans l'axe des pistes, exige de conserver une marge de sécurité importante en cas de remise de gaz. Nous le comprenons, mais nous n'en espérons pas moins que l'expérience menée actuellement ne sera qu'une étape vers de nouvelles dispositions qui, elles, nous permettront d'atteindre notre objectif : 10 % de survol d'Antibes au maximum. »



## NETZERO 2030

# L'OBJECTIF ULTIME

EN JUIN DERNIER, 200 AÉROPORTS EUROPÉENS SE SONT ENGAGÉS SUR UN BILAN CARBONE À ZÉRO D'ICI À 2050. NICE CÔTE D'AZUR A DÉCIDÉ D'ALLER PLUS LOIN EN RAMENANT CETTE ÉCHÉANCE À... DIX ANS !

Le réchauffement climatique inquiète. Or, depuis quelques temps, le transport aérien est régulièrement associé à ce phénomène. Certes, on ne peut nier que compagnies, avionneurs et aéroports ont des progrès à faire pour réduire conséquemment leurs émissions de CO<sub>2</sub>. Mais justement ! S'il est bien un secteur économique qui a placé l'environnement au cœur de ses priorités, c'est bien celui-là !

Cela fait ainsi plusieurs années que les principales plateformes aéroportuaires européennes se sont lancées dans une démarche volontaire et ambitieuse de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre. C'est le fameux programme Airport Carbon Accreditation. Grâce à lui, plusieurs aéroports (dont les trois gérés par Aéroports de la Côte d'Azur), ont déjà atteint la neutralité carbone.

« D'ici à 2030, ils seront une bonne centaine dans le même cas, remarque Isabelle Vandrot, chef du Département Développement Durable et Environnement d'Aéroports de la Côte d'Azur. C'est une excellente nouvelle, mais ce n'est jamais qu'une première étape. Car désormais, à travers l'opération Netzéro 2050, les aéroports européens visent un bilan carbone à zéro. Conscient de l'urgence d'agir pour le climat, le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur a même choisi d'avancer cette échéance à 2030. Cela nous laisse dix ans pour dépasser la simple neutralité carbone. L'évolution est de taille car, à ce jour, nous achetons encore des crédits carbone pour compenser nos émissions. D'ici



à dix ans, nous devons parvenir au "zéro carbone" par nos propres moyens. »

### UN PARI SUR L'AVENIR

Le challenge est ardu car les technologies d'aujourd'hui ne permettent pas encore ce grand bond en avant. Prenons l'exemple des camions de pompier : aucun véhicule électrique n'est actuellement disponible sur le marché. Il en va de même pour les groupes électrogènes de secours qui fonctionnent tous au fuel. Mais le matériel évolue si vite qu'il est permis de penser que des solutions viables verront le jour dans les prochaines années. Après tout, parlions-nous de LED il y a vingt ans ?

« Il est clair que notre réussite repose en partie sur l'innovation ! Si nous ne disposons pas de tous les équipements adéquats d'ici à 2030, nous ne nous avouons pas vaincu pour autant. En attendant leur mise sur le marché, nous compenseront nos émis-

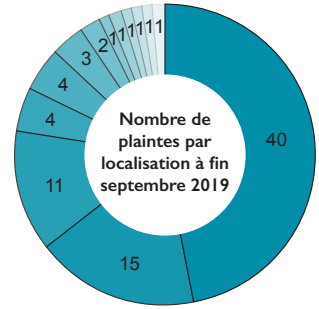
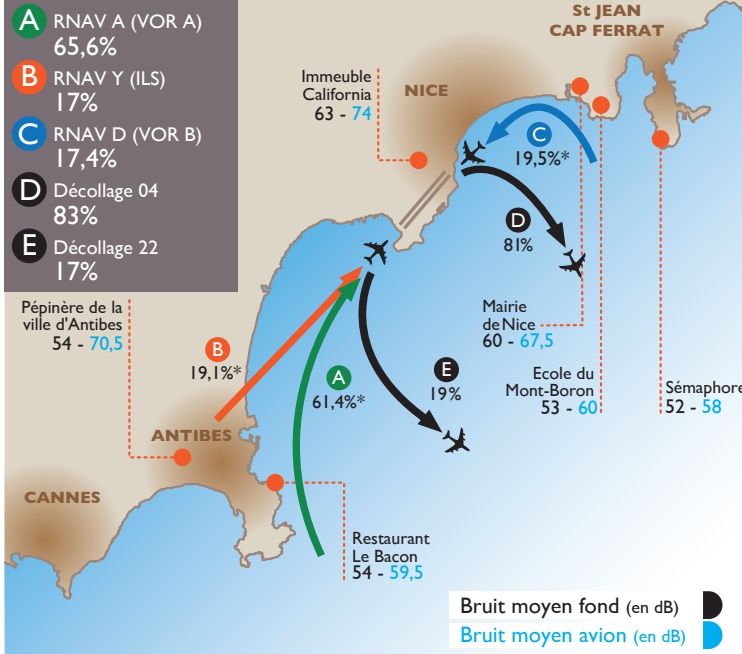
sions résiduelles en installant nos puits de carbone, fussent-ils artificiels. De nouvelles technologies de capture de carbone sont en cours de développement. Et il y a lieu de croire qu'elles seront opérationnelles dans une décennie. »

En attendant, le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur n'entend pas rester les bras croisés. « Le zéro émission, ce n'est pas un sprint, mais une course de fond. Il nous faut agir sans attendre, en améliorant d'ores et déjà l'existant. A Nice, par exemple, nous menons une réflexion sur le dimensionnement de notre parc informatique, nous poursuivons la conversion de notre flotte automobile au tout électrique et nous envisageons l'éclairage de nos parkings avions avec des LED et le remplacement de notre chaudière à gaz. C'est en investissant de la sorte, en changeant notre organisation et nos habitudes, en mobilisant le personnel pour réduire toujours plus l'impact de notre activité sur notre environnement, que nous pourrions partager encore le monde avec nos passagers sans causer sa perte. »

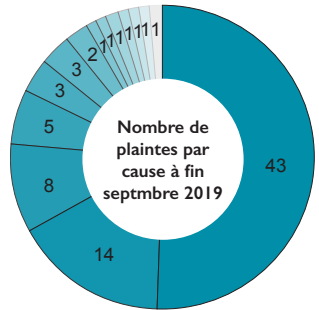
Retrouvez le bulletin d'information aux riverains sur [www.nice.aeroport.fr](http://www.nice.aeroport.fr) "agir pour l'environnement".

### Procédures d'atterrissage, de décollage et bruit (fin septembre 2019)

- A** RNAV A (VOR A) 65,6%
- B** RNAV Y (ILS) 17%
- C** RNAV D (VOR B) 17,4%
- D** Décollage 04 83%
- E** Décollage 22 17%

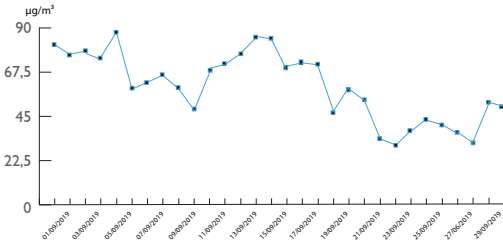


	nombre
● Antibes	40
● Nice Ouest	15
● Nice Est	11
● Nice centre/Nord	4
● Vence	4
● Cannes	3
● Saint-Laurent-du-Var	2
● Tourrettes-sur-Loup	1
● Golfe Juan-Vallauris	1
● Mougins	1
● Mandelieu	1
● Puget-sur-Argens	1
● Gap	1

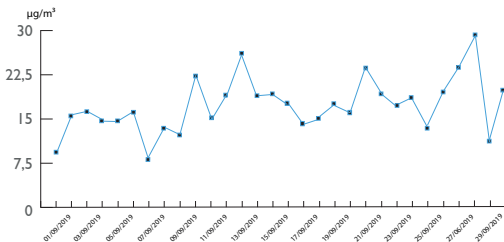


	nombre
● Choix procédure ILS/RNAV A	43
● Procédure RNAV D	14
● Décollage 04 initial	8
● Décollages 04 - passage côte	5
● Vols de nuit	3
● Militaires	3
● Survois	2
● Suies	1
● ACM	1
● Sol/APU poste 2	1
● Approche	1
● Remise de gaz	1
● Hélico	1
● Parking Kilo	1

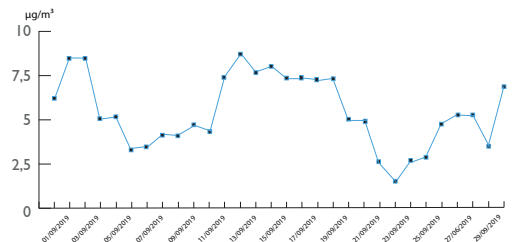
### Mesure de la qualité de l'air (Données journalières pour septembre 2019)



**Polluant : Ozone (O3) / Station : NICE AÉROPORT**  
Maximum journalier : Aéroport = 88,1  
Nice Promenade = 111,2 - Antibes = 87,6



**Polluant : Dioxyde d'azote (NO2) / Station : NICE AÉROPORT**  
Maximum journalier : Aéroport = 29,1  
Nice Ouest = 42,7 - Antibes = 46,7



**Polluant : Particules (PM 2.5) / Station : NICE AÉROPORT**  
Maximum journalier : Aéroport = 8,7  
Nice Promenade = 15,3 - Nice centre = 13,4