



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



DOSSIER DE PRESSE 2023

Contact - Aymeric Staub

aymeric.staub@cote-azur.aeroport.fr

04 93 21 30 67 – 07 88 73 27 41

04 93 21 80 77 (24/7)

Sommaire

Aéroports de la Côte d'Azur, en bref	p.4
« Être le laboratoire de l'aéroport de demain », Franck Goldnadel	p.5
Nice Côte d'Azur, 2è plateforme aéroportuaire de France	p.6
Le premier groupe aéroportuaire français 0% émissif dès 2030	p.7
Un groupe leader dans le traitement de l'aviation d'affaires	p.8
Une gestion volontaire et responsable des nuisances sonores	p.9
Une intégration optimale des nouvelles technologies pour un parcours passager optimisé	p.10
La promotion d'un Territoire, la valorisation d'un patrimoine culturel	p.11

EN BREF

Aéroports de la Côte d'Azur

- 2016 : privatisation du groupe
- 2018 : Certification Carbone Neutre niveau 3+ par l'ACI pour l'ensemble des aéroports
- 2020 : engagement à devenir Zéro Net Emission en 2030
- 2021 : 1^{er} Groupe aéroportuaire de France certifié Carbone Neutre niveau 4+ par l'ACI
- 3 aéroports en gestion (Nice Côte d'Azur, Cannes-Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez)
- 1 réseau de Fixed Based Operator (FBO), Sky Valet en France, Espagne, Portugal, Italie et Bulgarie
- 650 collaborateurs

Aéroport Nice Côte d'Azur

- 2^{ème} plateforme aéroportuaire de France
- 1^{er} aéroport français certifié Neutre Carbone Niveau 4+ par l'ACI (2021)
- 1^{er} aéroport français engagé à ne plus émettre de CO2 d'ici 2030
- - 85% d'émissions de gaz à effet de serre depuis 2010
- 71 grammes eq. CO2 par passager (2019)
- 12 millions de passagers en 2022 (+8,5% vs 2012)
- 94 064 mouvements d'aviation commerciale régulière en 2022 (-15,2% vs 2012)
- Réseau été 2023
 - 116 destinations
 - 11 destinations long-courriers
 - 44 pays en liaison directe
 - 58 compagnies aériennes
- 510 collaborateurs

Aéroport Cannes Mandelieu

- 2^{ème} aéroport dédié à l'aviation d'affaires de France
- Base hélicoptère de la Sécurité civile
- 14 448 mouvements en aviation d'affaires en 2022
- 14 964 mouvements d'hélicoptères en 2022
- 1^{ère} plateforme au monde IS-BAH niveau 2

Aéroport du Golfe Saint-Tropez

- 1^{er} aéroport de France en capacité de neutralité carbone sans compensation (2020)
- 4 026 mouvements en aviation d'affaires en 2022
- 3 406 mouvements d'hélicoptères en 2022

Sky Valet

- 21 FBO en France, Espagne et Portugal
- 22 FBO sous label *Sky Valet Connect* (France, Italie, Grèce, Chypre et Bulgarie)
- Plus de 30 000 avions d'affaires assistés

« Être le laboratoire de l'aéroport de demain »

Si la mission première d'un aéroport est de connecter son territoire le plus largement possible, à plus forte raison lorsque celui-ci est enclavé, pour soutenir son dynamisme économique et culturel, ce rôle historique a bien évolué au cours des dernières années. Désormais, non seulement les aéroports, et les plus grands d'entre eux au premier chef, ont pour vocation de participer activement à la fluidité du ciel, mais encore ils doivent inscrire toutes leurs actions dans l'accélération de la décarbonation du transport aérien.

Plus qu'un rôle, c'est même une mission que le Groupe s'est assignée depuis plusieurs années. Conscient des enjeux de son secteur autant que de son époque, il a poursuivi ses efforts pour décarboner ses activités. Premier et seul groupe aéroportuaire français à obtenir l'Airport Carbon Accreditation de niveau 4, dit « Transition », il est parvenu à réduire ses émissions en valeur absolue. Cela signifie que, quel que soit le niveau de son trafic, il émet de moins en moins. Cette performance a été rendue possible par la recherche et la mise en œuvre d'innovations, en matière de chauffage ou de climatisation, de motorisation de ses véhicules en piste, de gain de performance sur ses opérations ou encore par une politique de reboisement de son territoire en vue de constituer des puits de carbone végétaux. Ces puits, à court terme, permettront de passer de la compensation des émissions résiduelles à leur absorption, processus plus vertueux et durable.

En parallèle, il a prolongé ses efforts pour décarboner l'activité de ses partenaires. Que ce soit par la réduction du temps de roulage, l'optimisation des trajectoires, le soutien au développement de la filière Sustainable Aviation Fuel ou encore la mise en valeur de l'aviation électrique, toutes les pistes ont été explorées pour que les efforts du Groupe sur ses propres émissions se trouvent prolongés dans les airs. Et d'autres défis se profilent, le secteur aéronautique étant parmi les plus innovants du monde et les plus porteurs de solutions d'avenir.

Être laboratoire de l'aéroport de demain, c'est en effet penser la mobilité du futur. Plus fluide, avec là aussi des innovations en matière de parcours passager. Plus directe, avec des vols internationaux de point à point limitant les escales et réduisant les parcours comme les émissions en vol. Plus sûre, non seulement en matière de prévention des risques, humains ou naturels, mais désormais en matière de sécurité sanitaire.

Être le laboratoire de l'aéroport de demain, c'est contribuer activement à ce que voler continue de faire rêver et que le voyage demeure une fête.

Franck Goldnadel,
Président du directoire des Aéroports de la Côte d'Azur

Nice Côte d'Azur

2^{ème} plateforme aéroportuaire de France

Avec un trafic passagers de 12 millions de passagers en 2022, l'aéroport Nice Côte d'Azur affiche un taux de rebond de 84% par rapport à 2019, année de référence aux 14,5 millions de passagers. Cette progressive mais continue reprise conforte sa stratégie autant que l'attractivité de son territoire.

Cette attractivité intacte se retrouve dans la puissance du réseau reconstitué pour l'été 2023, avec 116 destinations, dont 14 nouvelles, 58 pays connectés, dont 4 nouveaux, et un nombre record de 11 long-courriers : 6 vers l'Amérique du Nord (Montréal, New-York et Atlanta) et 5 vers les pays du Golfe. Ces routes, comme de nombreuses autres, font écho à la stratégie du territoire, qu'endosse pleinement l'aéroport, de développer un touriste de qualité et non de quantité.

Un tourisme de qualité ne peut se faire au détriment de la qualité de vie du territoire. C'est pourquoi Nice Côte d'Azur est engagé depuis 2010 dans une stratégie volontariste de décarbonation de ses activités et d'atteinte de la neutralité carbone sans compensation en 2030. La feuille de route actée, les étapes sont franchies régulièrement et la crise sanitaire n'a en rien freiné les engagements et les investissements. C'est ainsi qu'en 2021, l'aéroport a été le premier de France à obtenir l'Airport Carbon Accreditation niveau 4+, le plus élevé, le plus exigeant. Parmi les critères, la baisse en valeur absolue des émissions de la plateforme, indépendamment du niveau de trafic. Cette baisse a été de plus de 4% en 2021.

Décarboner, c'est aussi travailler avec les compagnies pour que l'évolution du nombre de mouvements, générateurs d'émission de gaz à effet de serre, soit la plus limitée possible. On pourra noter à cet égard qu'entre 2012 et 2019, si l'aéroport a accueilli 30% de passagers en plus, le nombre de mouvements d'avion est, lui, resté stable.

Porte d'entrée et dernier souvenir d'un territoire d'exception, Nice Côte d'Azur s'engage à être à la hauteur de sa réputation et à offrir la meilleure qualité de service à ses passagers. Un engagement qui implique d'adapter ses infrastructures pour les dimensionner à l'évolution prévisionnelle du trafic.

Adaptation du terminal 2, un projet pertinent (visuel de la darse et du module ressource)

Annoncé en 2018, retardé mais désormais validé, le projet d'adaptation du terminal 2 répond à une logique simple : dimensionner les infrastructures selon le volume de passagers à accueillir et à traiter. Actuellement, les terminaux 1 et 2 présentent une capacité théorique d'accueil de 14 millions de passagers. En 2019, ce volume a été dépassé, dégradant la qualité de service. S'il est possible d'envisager aller jusqu'à 17 millions de passagers dans ces conditions, ce serait au détriment du confort et de la sécurité. C'est pourquoi cette extension a été décidée, qui porte à 18 millions la capacité future de l'aéroport. Cette adaptation se fait uniquement sur des zones déjà artificialisées et consiste à l'ajout de deux bâtiments : une darse, comportant 6 salles d'embarquement et 6 portes d'embarquement et débarquement, et un module ressource, avec 36 banques d'enregistrement et 1 tri bagage. Les nouvelles portes se situeront juste en face de postes avions déjà existants et opérationnels, mais qui nécessitaient jusqu'alors un convoyage des passagers en bus de piste. Avec ce terminal 2.3, Nice Côte d'Azur retrouvera, dès l'été 2025 pour la darse et un an plus tard pour le module ressource, la qualité de service qu'attendent ses voyageurs et son territoire.

Le premier groupe aéroportuaire français 0% émissif dès 2030

Premier et seul groupe aéroportuaire français à avoir atteint le niveau 4+ de l'Airport Carbon Accreditation en 2021, Aéroports de la Côte d'Azur se voit conforter dans sa stratégie de décarbonation continue de ses activités et dans son rôle de pionnier dans la transition énergétique des aéroports. Conscient de n'être qu'un maillon dans la grande chaîne du transport aérien, il a aussi pris de nombreuses mesures pour réduire dès aujourd'hui les émissions des avions et accompagner l'innovation qui permettra, demain encore, que l'avion fasse rêver.

Engagé depuis 2011 dans le programme indépendant *Airport Carbon Accreditation (ACA)*, Nice Côte d'Azur était devenu le 1^{er} aéroport français et le 25^{ème} au monde à atteindre la neutralité carbone en 2016, rejoint deux ans plus tard par les plateformes de Cannes-Mandelieu et du Golfe de Saint-Tropez. En 2019, le Groupe a pris l'engagement de parvenir avant 2050 à ne plus émettre un seul gramme de CO₂, avant d'accélérer son calendrier et de présenter en janvier 2020 un programme d'actions mesurées pour réussir ce défi en seulement 10 ans, à horizon 2030.

C'est le programme Cap 2030, qui recense toutes les actions à mener, année après année, par les trois aéroports de la Côte d'Azur. Il repose sur des mesures d'électrification de tous les équipements possibles, sur l'abandon du gaz et le recours progressif aux énergies alternatives. Ainsi, en 2021, l'aéroport de Nice a supprimé le gaz dans son terminal 1 et mis en œuvre un système innovant de chauffage et de climatisation à partir des eaux usées de la Métropole. Impact : 700 tonnes de CO en moins par an.

Conscient que la réduction à zéro de son empreinte environnementale n'est qu'une composante de celle, plus large, du secteur aérien, le Groupe a également pris des mesures fortes pour permettre la réduction des émissions des avions lors de leur phase d'approche, d'atterrissage, de roulage et de décollage. C'est ainsi que dès 2016, l'aéroport de Nice fut le premier en France à mettre en œuvre et à imposer le recours à des bornes électriques pour les avions privés stationnés sur ses pistes afin de limiter le recours aux moteurs auxiliaires, bruyants et émissifs. Puis l'aéroport a déployé des passerelles alimentées en 400 hertz pour les avions commerciaux en escale, avec le même objectif.

Résultat, entre 2013 et 2018, les émissions des avions à l'approche, au roulage et au décollage depuis l'aéroport de Nice ont baissé de 20%, initiant une dynamique d'autant plus vertueuse que le trafic passagers et le nombre de mouvements d'avions augmentaient au cours de la même période. Et ces bons résultats se trouvent amplifiés par la mise en œuvre, en 2020, du A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) puis de l'APOC (Airport Operation Center) qui ont encore permis de réduire le temps de roulage et d'attente en seuil de piste des avions, et par conséquent les émissions de gaz à effet de serre, grâce à une amélioration de la fluidité accrue des opérations en escale et de la coordination entre les grands aéroports européens.

Mais si aujourd'hui les trois plateformes sont neutres carbone selon les critères de l'ACA, c'est grâce à des mécanismes de compensation, que le Groupe ne souhaite pas voir pérennisés. « *La compensation est par nature une étape transitoire car elle ne peut satisfaire à l'urgence climatique. Basculer à l'ère de l'absorption est une nécessité pour nos activités et nos territoires* », explique Isabelle Vandrot, chef du département Développement durable et Environnement. Cette étape nouvelle et inédite en France,

le Groupe l'a initié au cours de l'année 2020 avec la création de premiers puits de carbone naturel (voire encadré).

Reboiser son territoire

En 2020, les Aéroports de la Côte d'Azur ont signé la toute première convention tripartite entre un gestionnaire aéroportuaire, des communes limitrophes et l'Office national des Forêts (ONF). Cette convention, qui s'inscrit dans le temps long, a pour objectif de favoriser la reforestation durable du territoire. Concrètement, chaque année, et pour une période d'au moins 10 ans, le Groupe finance la plantation et l'entretien d'arbres dans six communes des Alpes-Maritimes. En 2030, les plants, d'essences méditerranéennes, représenteront une capacité d'absorption de 300 tonnes de CO2 par an soit les émissions résiduelles du Groupe.

Un groupe leader en Europe dans le traitement de l'aviation d'affaires

Gestionnaire des aéroports de Nice Côte d'Azur, Cannes-Mandelieu et du Golfe de Saint-Tropez, le groupe Aéroports de la Côte d'Azur se positionne au 2^{ème} rang européen en matière de trafic d'aviation d'affaires. Opérant le réseau de FBO (Fixe based operator) Sky Valet dans 43 destinations au Portugal, en Espagne et en France, et développant son réseau à travers le label *Sky Valet Connect*, le groupe constitue un maillage unique d'assistance aux avions d'affaires à travers toute l'Europe.

Acteur de la dynamisation économique de son Territoire, qui s'étend de Saint-Tropez à Gênes, en passant par Cannes, Nice et Monaco, le groupe Aéroports de la Côte d'Azur accompagne les besoins croissants en aviation d'affaires sur la région et au-delà. En matière de flux, tout d'abord. Avec une croissance constante du nombre de vols depuis ou vers la Riviera, le groupe a renforcé ses capacités d'accueil avec une hausse de 50% du nombre de parking avion sur Nice Côte d'Azur ou avec l'autorisation aux avions de 35 tonnes d'atterrir à Cannes-Mandelieu depuis 2015. Il a également développé les infrastructures facilitant la fluidité du parcours de passagers pressés qui peuvent connecter leur avion d'affaires à un hélicoptère directement depuis le terminal d'aviation générale, où les contrôles de police sont effectués. Avec une rotation toutes les 30 minutes, la liaison hélicoptérée Nice-Monaco était la plus importante au monde en trafic avant la pandémie, participant pleinement au développement économique local.

Défenseur de l'attractivité de son Territoire, Aéroports de la Côte d'Azur s'attache également à intégrer de manière optimale ses activités dans son environnement. En premier lieu avec des trajectoires d'approche strictes, imposées aux pilotes, pour éviter le survol des zones habitées. Ensuite, pour réduire l'impact sonore et les émissions de gaz à effet de serre générés par les moteurs des avions au stationnement à Nice Côte d'Azur, le groupe a, le premier au monde, installé des systèmes d'alimentation électrique sur l'aire de parking pour les avions d'affaires. De la même manière, il a doté chacun de ses trois aéroports d'une Charte d'engagement pour l'environnement fixant des règles de bonnes conduites qui s'imposent aux compagnies et aux pilotes pour limiter les nuisances, notamment sonores. A ce titre, l'aéroport de Cannes-Mandelieu s'est vu cité en exemple par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaire (ACNUSA) en 2015 pour la qualité de sa démarche.

Golfe de Saint-Tropez, 1^{er} aéroport de France 0% émissif (visuel AGST)

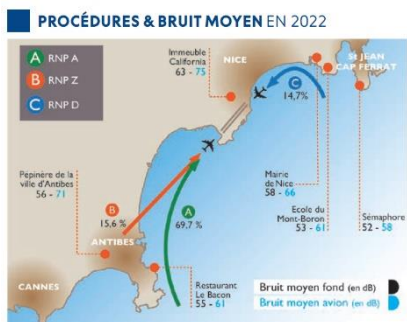
Idéalement positionné au cœur d'un territoire d'exception, l'aéroport du Golfe de Saint-Tropez a été le premier du Groupe Aéroports de la Côte d'Azur et plus largement de France à parvenir à la neutralité carbone sans compensation. Cette prouesse repose sur deux piliers : d'une part la réduction de ses émissions directes et d'autre part par l'installation de puits de carbone végétaux in situ. Ainsi, un hectare a été planté directement aux abords des pistes, dont les milliers d'essences méditerranéennes représentent une capacité d'absorption équivalente aux émissions résiduelles de la plateforme. En parallèle, l'aéroport s'est engagé dans une démarche, avec Aéro Biodiversité, de valorisation des 22 hectares de végétation déjà présente sur son domaine, afin de renouveler le dynamisme de cet écosystème naturel. Au final, à horizon 2030, l'aéroport du Golfe de Saint-Tropez absorbera plus de 21 tonnes équivalent CO₂ par an.

Une gestion volontaire et responsable des nuisances sonores

Comment renforcer l'attractivité de son Territoire, en développant les liaisons aériennes, nationales et internationales, sans, paradoxalement, dégrader l'agrément d'y vivre ou de le visiter ? Pour répondre à cette délicate équation, le groupe Aéroports de la Côte d'Azur mène depuis plusieurs années une stratégie efficace.

Situé à quelques kilomètres du centre-ville et aux abords immédiats de nombreux riverains, l'aéroport Nice Côte d'Azur a mis en place une politique volontariste pour réduire au maximum les nuisances sonores générées par les activités de ses opérateurs. Doté de deux pistes orientées le long de la mer, l'aéroport a fait le choix inédit de dédier aux décollages, mouvements les plus bruyants, la piste Sud, la plus éloignée des habitations. C'est ce que l'on appelle un doublet inversé, une spécificité de la plateforme qui prolonge de nombreuses initiatives ayant permis à l'aéroport de s'intégrer harmonieusement à son Territoire et à n'enregistrer qu'environ 100 plaintes par an, un nombre extrêmement faible au regard du trafic de l'aéroport.

Dès 2000, et sur la base d'une démarche volontaire, Nice Côte d'Azur s'est doté d'une Charte pour l'Environnement qui décline 46 actions à mettre en œuvre pour maîtriser et réduire les nuisances de ses activités, une démarche qui s'est dès lors généralisée aux autres aéroports en France. La première action, mise en place dès 2000, a consisté à installer aux abords de l'aéroport un réseau de 10 capteurs. Il permet de mesurer le niveau sonore et de conduire des changements : depuis, le niveau a baissé de 4 dB en moyenne, selon les trajectoires de vol.



En termes de survols des zones habitées, Aéroports de la Côte d'Azur a accompagné les réflexions de la DGAC pour permettre de réduire au maximum le survol d'Antibes dans les trajectoires d'approche par l'Ouest, les plus fréquentes en raison du sens du vent dominant. La mise en place d'une trajectoire, dite RNP A, a permis de passer d'un taux de survol de la ville de 40% en 2002 à 15,6% en 2022.

Enfin, afin de limiter encore davantage les éventuels désagréments dans le cadre d'approches par l'Est, qui ne représente que 16,7% des situations, les avions à destination de Nice doivent, depuis le 1^{er} janvier 2019, être équipés d'un système de navigation de surface conforme à la spécification RNP APCH. Cette technologie, plus précise, simplifie la trajectoire et réduit consommation de kérosène et nuisance sonore. Une innovation qui bénéficie aussi aux trajectoires par l'Ouest puisque les minima de mise en service ont été abaissés depuis le 7 novembre 2019 afin de favoriser encore plus l'évitement d'Antibes.

Parce que les nuisances sonores ne sont pas seulement générées lors des phases de décollage ou d'atterrissage, l'aéroport a également pris des mesures pour réduire les émissions de bruit des aéronefs au stationnement. Depuis 2013, toutes les passerelles sont équipées d'un réseau électrique qui permet aux avions en escale de couper leurs moteurs tout en conservant climatisation, lumière et électricité. De la même manière, sur le parking dédié aux avions d'affaires, des bornes électriques permettent depuis 2014 aux pilotes de ne pas utiliser leur moteur d'appoint pendant la phase de

préparation des vols. Double gain : pas de consommation de kérosène, donc pas d'émission de CO₂, et pas de turbine en mouvement, donc pas de nuisance sonore. Cette initiative de l'aéroport, inédite alors, est depuis reprise par d'autres aéroports. Pour aller encore plus loin, ces avions sont désormais tractés jusqu'à la piste pour réduire encore plus l'usage de leurs moteurs au sol.

Cannes Mandelieu, un aéroport exemplaire qui poursuit ses efforts

Les avions décollant et atterrissant face au vent, les pistes de l'aéroport de Cannes Mandelieu présentent la particularité d'imposer des trajectoires d'approche qui survolent une partie des communes de Cannes, Mougins et de la Roquette sur Siagne. Conscient des nuisances que les mouvements d'avions peuvent avoir sur certains riverains, Aéroports de la Côte d'Azur a pris, depuis plus de 15 ans, de nombreuses mesures : relèvement d'altitude, installation de silencieux, restriction des horaires et des cadences, mise en place d'un briefing des pilotes les sensibilisant aux procédures d'approche les plus vertueuses... Pour mesurer les effets de cette politique, le groupe a sollicité en 2010 l'avis de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaire) qui citera l'aéroport en exemple en 2015. Cette même année, et pour aller encore plus loin dans sa démarche, l'aéroport de Cannes-Mandelieu a élaboré, en concertation avec les compagnies et les pilotes, une Charte environnementale qui impose des trajectoires et des altitudes afin de minimiser l'impact des activités sur la population locale. Un dispositif de surveillance permet d'appliquer, en cas de manquement avéré, des sanctions aux contrevenants. Résultat, au cours de l'année 2017, 100% des trajectoires signalées par des riverains se sont avérées normales d'un point de vue aéronautique. Enfin, le Groupe s'associe totalement aux travaux engagés par l'Etat, via la DGAC, pour des mesures supplémentaires (étude de nouvelles trajectoires, mesures de réduction des nuisances sonores...) qui permettront d'améliorer les relations de l'aéroport de Cannes Mandelieu avec son environnement.

Une intégration optimale des nouvelles technologies pour un parcours passager optimisé

Le pôle d'experts de Nice Côte d'Azur, réunis au sein de son Lab, a développé une stratégie ambitieuse et audacieuse pour intégrer les dernières technologies tout au long du parcours passager, de la préparation de son voyage à son passage dans les terminaux en passant par la gestion de son véhicule ou de ses bagages.

C'est ainsi qu'en 2019, l'aéroport a enrichi de deux innovations sa palette de services. Tout d'abord, dans le cadre d'une expérimentation menée en partenariat avec Amadeus et IN Groupe, l'aéroport a déployé une solution de reconnaissance faciale, réservée pour l'instant aux passagers Business de la compagnie Emirates en faisant la demande. Cette innovation permet d'optimiser de 75% le temps de parcours des passagers par une facilitation des démarches à chacun de leurs points de passage. Cette expérimentation prolonge l'installation et la mise en service, en tant qu'aéroport pilote, de 16 sas Parafe en juillet 2018, dispositif lui aussi à reconnaissance faciale et optimisant le temps de passage aux frontières.

[ICI, insertion du logo Click] Ces innovations s'inscrivent dans une recherche continue des solutions permettant de réduire au maximum les irritants du voyageur. Ainsi, en amont de son vol, ce dernier peut depuis le site Internet ou l'application mobile effectuer les préparations de dernière minute : vérification de l'état du trafic, du terminal de départ, réservation d'un emplacement de parking (Click&Park), achat d'un coupe-file pour passer plus rapidement le poste d'inspection filtrage (Nice Access). Il peut même, pour optimiser son temps passé dans les terminaux, réserver l'ensachage de ses valises, un salon VIP ou la location de son véhicule.

Côté bagage, en soute ou en cabine, l'aéroport a également mis en œuvre des solutions visant à réduire les désagréments. Pour ceux qui se voient retirer des objets interdits en cabine, Tripperty permet de les faire conserver dans une consigne sécurisée jusqu'au retour du voyageur, ou de se les faire adresser par voie postale.

Pour fluidifier également les rotations des avions, l'aéroport a mis en place une nouvelle solution de gestion des bagages en soute, qui accélère et fiabilise leur trajet depuis les banques de dépose bagage jusqu'aux soutes. Equipée d'un système Destination Coded Vehicule, la nouvelle technologie utilisée dans le tri bagage vient rassurer les passagers, accompagner la hausse continue du trafic sur la plateforme et faciliter la gestion des vols en escale, amenés à se développer dans les prochaines années.

Enfin, conscient d'accueillir chaque année des milliers de passagers récurrents, Nice Côte d'Azur a mis en place une offre spécifique pour ses voyageurs fréquents. Le Club Airport Premier offre de nombreux avantages à ses adhérents, prolonge la stratégie marketing du groupe et participe d'une démarche relationnelle premium qui va jusqu'à se concrétiser, chaque mois, à travers des visites privées de l'aéroport suivies de cocktail. Une manière originale et plébiscitée de donner vie à un authentique réseau social.

En intégrant sur l'ensemble de la chaîne de valeur des solutions numériques innovantes, et parfois inédites, Nice Côte d'Azur se positionne comme l'un des aéroports européens pionniers en matière d'utilisation des nouvelles technologies et de digitalisation du parcours passager.

Un moteur d'inspiration voyage pour préparer ses vacances

A l'occasion de la refonte de son site Web, l'aéroport Nice Côte d'Azur l'a doté en 2021 d'un moteur de recherche innovant. Partant des souhaits des voyageurs, selon le type de séjour recherché, les loisirs ou les centres d'intérêt culturel attendus, l'envi de farniente ou de sport, entre famille, en couple ou entre amis, il filtre la centaine de destinations possibles, en vol direct, pour proposer des destinations adaptées. Objectif : gagner du temps, fluidifier la décision. Et n'être pas déçu.

La promotion d'un Territoire, la valorisation d'un patrimoine culturel

Fier d'être la porte d'entrée d'un large territoire réputé à travers le monde, l'aéroport Nice Côte d'Azur a mis en œuvre une politique audacieuse pour transformer le temps d'embarquement en une expérience surprenante, inoubliable et unique en Europe. Cette politique lui a valu d'être récompensé en 2018 du titre de Meilleur opérateur aéroportuaire du monde aux Frontier Awards.

Avec l'aboutissement des travaux de rénovation de ses deux terminaux en 2018, l'aéroport Nice Côte d'Azur a mis la dernière touche à son programme de transformation de son offre commerciale et de services, structurée autour de quatre leviers dont les Essentiels de la Riviera et les Essentiels de la France. Avec, en période normale, deux passagers sur trois en provenance ou à destination de l'international, la plateforme a en effet décidé de leur offrir non seulement l'expérience shopping la plus surprenante d'Europe, mais encore de mettre en valeur la richesse et les spécificités de son Territoire : *La Tarte Tropézienne* y a ouvert son tout premier point de vente dans un aéroport, tout comme Fragonard qui a par ailleurs développé une ligne exclusive pour Nice Côte d'Azur, *Chez Pipo*, restaurant historique et traditionnel de Nice, y sert chaque jour sa célèbre socca...

Ecrin premium accueillant des visiteurs du monde entier, l'aéroport séduit également les marques de luxe, à l'instar de Dolce & Gabbana qui est venu, en 2020, enrichir l'offre commerciale du terminal 2 et confirmer l'attractivité de l'aéroport auprès des enseignes.

Malgré la situation sanitaire et la forte baisse du trafic passager, cette attractivité s'est traduite par l'ouverture de deux pop-up stores cette même année. L'un, Lobsta, proposant des spécialités à base de homard, l'autre, Le Comptoir by Lobsta, proposant une gamme de salade préparées à la minute et de sandwiches hautement gourmet. En parallèle, Ladurée s'est installé au cœur du terminal 2 permettant aux passagers de bénéficier d'une offre de commerces large, sélective et emblématique de sa culture.

Porte de la Côte d'Azur, l'aéroport prolonge son ancrage local en assumant pleinement son identité azurée et son soutien à l'attractivité et au dynamisme de son territoire. Marqueur fort plus que symbolique de cet attachement, le positionnement sur le parvis du Terminal 1 et à l'entrée du Terminal 2 de sculptures #ILoveNice vient, en clin d'œil à celle située au bout de la Promenade des Anglais, offrir un cadre aux souvenirs des touristes.

Un atout-clé pour attirer des congrès internationaux

Depuis 2014, Nice Côte d'Azur est engagé dans une démarche conjointe avec les centres de congrès et de festivals de Nice, Cannes et Monaco visant à attirer et fidéliser des événements professionnels de dimension internationale. Conscient de l'intérêt économique qu'ils représentent pour le Territoire, l'aéroport s'associe aux démarches promotionnelles de ses partenaires pour remporter des compétitions qui mettent en concurrence de nombreuses villes européennes. Concrètement, pour toute manifestation réunissant au moins 1 000 personnes dont 50% depuis l'international, ou 500 participants si l'événement se déroule à Monaco, l'aéroport met en place un dispositif complet d'accueil, de signalétique et de communication online et offline pour personnaliser la prise en charge des congressistes de leur arrivée jusqu'à leur départ, et donner un maximum de visibilité à l'opération. Depuis l'instauration de ce dispositif, plusieurs congrès majeurs ont ainsi fait le choix de s'implanter

sur la Côte d'Azur. En complément, en 2020, l'aéroport s'est associé au plan de relance de la promotion du territoire, qui s'est traduit par des campagnes d'affichages dans les grandes villes de France et d'Europe. Le Groupe était alors le seul opérateur privé à s'y être associé. Enfin, début 2021, l'aéroport a mis en place, dans le cadre d'un partenariat avec Provence Côte d'Azur Event, un pack Accueil spécifique pour les grands événements se déroulant sur son territoire. Il comporte à la fois des solutions pour fluidifier le parcours des participants (banques d'accueil mobiles, hôtesses, porteurs de bagage, coupe-fil, signalisation personnalisée...) et pour accroître l'agrément du voyage (espace privatisé en salle d'embarquement pour un cocktail, accès aux salons VIP à des tarifs préférentiels...).