



COMPTE RENDU DE RÉUNION

<u>LIEU DE LA RÉUNION</u> Aéroport Nice Côte d'Azur + visioconférence	<u>DATE</u> 9 décembre 2020	<u>RÉDACTION</u> Secrétariat de la commission
---	--------------------------------	--

Objet : Commission consultative de l'environnement de l'aéroport nice côte d'azur

Présidence : M. Philippe LOOS, secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes

Participants : cf. liste ci-jointe

L'ordre du jour a été adressé avec les convocations, les documents présentés en séance ont été adressés aux membres de la Commission par mail.

Après relevé de la feuille de présence (*cf PJ*), le quorum étant atteint, la séance est ouverte à 14h30 sous la présidence de M. LOOS, Secrétaire Général de la Préfecture.

Compte tenu des mesures sanitaires, sont présents sur site les services de la Préfecture des Alpes-Maritimes, de l'Aviation Civile et d'Aéroports de la Côte Azur, les autres participants assistent par audio ou visio-conférence.

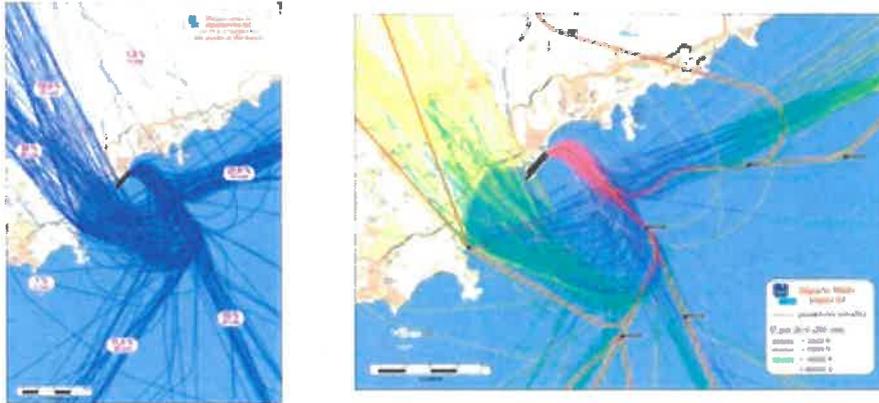
Modification des procédures de départ (SID) en pistes 04/22 : pour avis

M. DE VILLENEUVE, SNA/SE, rappelle que la modification des trajectoires initiales des départs est une conséquence de la construction de quartier du Grand Arénas au Nord de l'aéroport.

La hauteur des constructions futures impose en effet un déplacement du radar de Nice, actuellement sur le site de l'aéroport, vers un site plus haut au Nord de Nice (Mont Chauve) sur lequel une balise de la navigation aérienne est actuellement implantée.

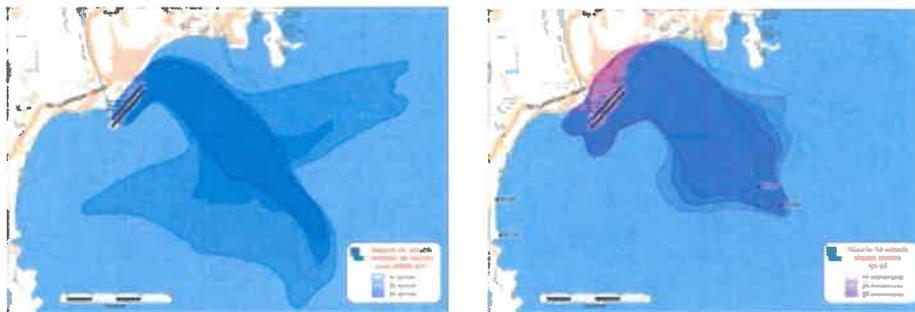
Cette balise devra être arrêtée, ce qui impose un passage en procédures entièrement guidées par satellite, en abandonnant les procédures conventionnelles, permettant ainsi d'optimiser les trajectoires (meilleure efficacité CO2 et bruit).

Situation actuelle : répartition des départs et évolution verticale des départs en 04



SN A SE Service Exploitation

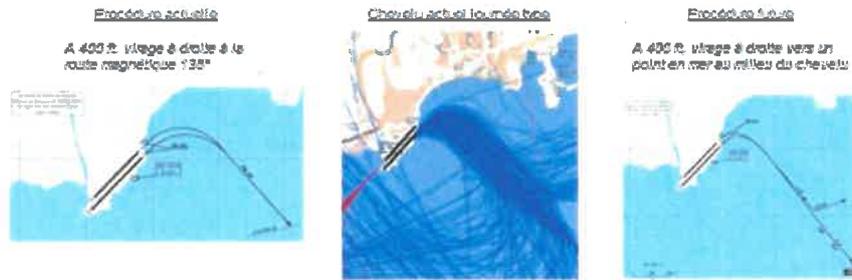
Situation actuelle : densité de survol et impact sonore des départs en 04



SN A SE Service Exploitation

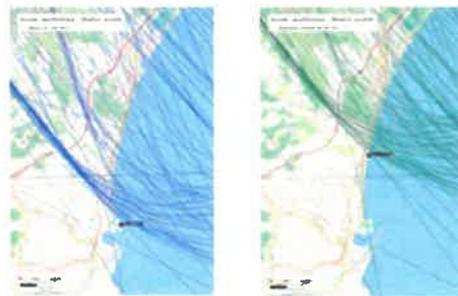
Départs 04 partie initiale

L'équipe projet s'est efforcée de maintenir les trajectoires au plus près de ce qui existe actuellement afin de ne pas modifier l'impact sonore sur la ville de Nice : A 400 ft, virage à droite vers un point en mer qui est au milieu du flux actuel.



Départs 04 flux nord

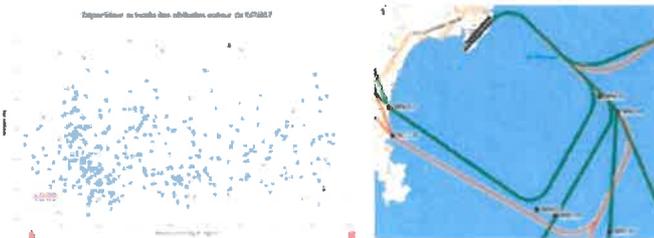
Le passage de la côte, actuellement au niveau du Fort Carré à Antibes est déplacé vers la zone la moins densément peuplée à ce niveau du littoral (parc de Vaugrenis)



Dans le dispositif projet, le point NC338 est remplacé par le point MN067 (écart de 22 km vers le nord), ce qui conduit à un déplacement des deux flux AMRO et BARSO vers le nord (environ 25 vols/jour). Les autres trajectoires, des directs vers l'ouest et l'est, sont inchangées (moins d'une dizaine de vols par jour).

Départs 04 flux nord

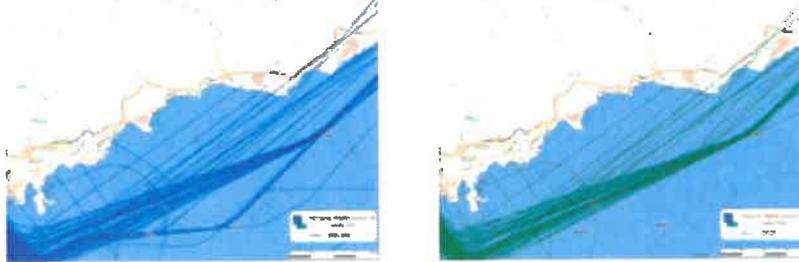
Le remplacement du point RNAV NC338 par le nouveau point RNAV MN067 conduit à un déplacement (vers le nord) d'environ 25 trajectoires par jour. L'altitude de passage au niveau de la côte, sur Antibes, étant élevée (supérieure à 6500 ft dans 95% des cas), l'évolution des impacts visuels et sonores devrait être faible.



Raccourcissement des nouvelles procédures : Les distances parcourues pour atteindre la côte dans le projet sont théoriquement réduites (d'environ 5NM, passage par les points MN047 et MN084). Cependant afin de garantir le croisement avec le flux d'arrivées les nouvelles trajectoires vers le nord seront publiées avec une contrainte de pente à 7,3% ce qui devrait assurer une altitude de passage sur la côte au moins équivalente à celle de nos procédures actuelles.

Départs 04 flux Est

Dans le nouveau dispositif, le flux passant par MN054 (27 vols pour la journée caractéristique) est reporté sur l'axe MN149/USANO. Les autres trajectoires directes vers USANO ou vers l'est devraient être inchangées voire plus faibles en nombre. Les changements de trajectoires vers l'est ayant lieu sur la mer et à une distance significative de la côte (la nouvelle procédure visant MN149 est située en latéral à 4,5 km de Saint-Jean-Cap-Ferrat), les évolutions d'impact pour Saint-Jean-Cap-Ferrat devraient être insignifiantes.



Sh.A. SE Service Exploitation

6

Départs 04: impact consommation de carburant et émission de CO2

Premier virage

Pour les avions qui suivront la nouvelle procédure jusqu'au point MN044, les trajectoires s'inscrivent dans une zone de dispersion au plus près de ce qui existe aujourd'hui : à 400ft, virage à droite vers ce point MN044 qui est au milieu du flux actuel des trajectoires.

En conclusion, pour ce qui est du traitement du « premier virage », l'impact sur le bruit et les émissions de devrait être stable.

Survol d'Antibes

Parmi l'ensemble des trajectoires à destination de l'ouest et du nord-ouest, seuls les flux qui visent actuellement le point NC338 (Fort Carré Antibes) sont déplacés vers le nord-est (point MN067). On en comptabilise 25 (15 vers AMIRO et 10 vers BARSO) en moyenne par jour sur une journée type (264 départs, 90% des journées de l'année 2019 présentent un nombre de départs inférieur). Ce déplacement se fait sur une partie moins densément peuplée (Marineland – Vaugrenier) afin d'impacter moins de population. La hauteur de survol ne sera pas moins importante malgré un trajet plus court car une pente de 7.9% sera imposée.

Il en ressort une réduction moyenne des distances parcourues de 2,92 NM vers AMIRO et 2,97 NM vers BARSO. Soit une réduction annuelle de la consommation de carburant pour ces flux de 120,8 tonnes correspondant à une réduction des émissions CO2 de 381 tonnes.

Les autres flux, des directs vers l'ouest et le nord-ouest, sont inchangés (moins d'une centaine de vols par jour).

Au large de Saint-Jean Cap Ferrat

Parmi les vols à destination de l'est, seules les trajectoires survolant le point MN054 (ou ayant un tracé voisin de la procédure publiée BASIP 6A) sont sujettes à modifications avec un survol du nouveau point MN149. Pas d'impact pour Saint-Jean Cap Ferrat car le seul changement se fait en mer et loin des côtes.

Il en ressort une réduction moyenne des distances parcourues de 1,11 NM. Soit une réduction annuelle de la consommation de carburant pour le flux au large de Saint-Jean-Cap Ferrat de 13 tonnes correspondant à une réduction des émissions CO2 de 41 tonnes.

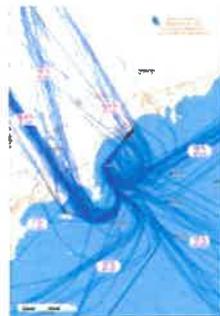
Les autres trajectoires (souvent des directs vers USANO) ne sont pas modifiées.

Bilan consommation et émissions de CO2

Avec la mise en service du nouveau dispositif 04, l'impact consommation de carburant diminue. Au total, la réduction annuelle de consommation de carburant est de 133,8 tonnes et celle des émissions de CO2 est de 422 tonnes. Ce qui correspond à la consommation de 46,5 trajets aller d'un A320 entre Nice et Paris Charles-de-Gaulle.



Situation actuelle : répartition des départs et évolution verticale des départs en 22



Situation actuelle : densité de survol et impact sonore des départs en 22



Départs 22 partie initiale Le départ initial est inchangé dans le projet



Départs 22 : situation actuelle et projet

Les seules modifications sur la partie terrestre pour les départs en configuration 22 concernent les départs main gauche vers le nord qui suivront, dans le projet, une nouvelle procédure RNAV IRMAR 7P



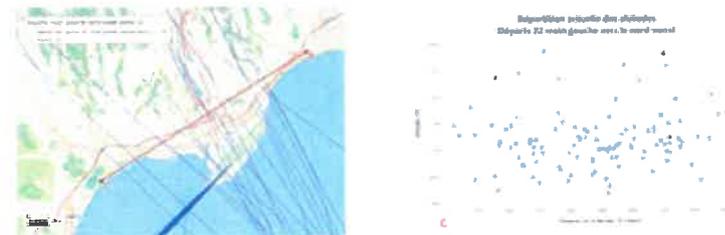
Départ 22 : IRMAR 7P

Ce SID a été créé comme alternative au « S » engendré par le contournement du cap d'Antibes pour les avions « très haute performance ». Actuellement 8,5% des départs sont guidés sur une trajectoire main gauche. Cette procédure est dédiée aux avions performants, capables d'atteindre le point MN250 à une altitude minimale de 6000ft et donc la côte niçoise à une altitude supérieure.



Départ 22 : IRMAR 7P – Altitude de survol à la côte

L'altitude de passage au-dessus de Nice a été évaluée en considérant un barreau, tracé le long de la côte niçoise, entre les points C et D. L'analyse de 10 journées de trafic de départs indique une répartition en altitudes à travers le barreau CD. Seuls les avions les plus performants pourront suivre la procédure IRMAR 7P en respectant les points de passage MN222, MN223 et MN250. Les altitudes de survol le long de la côte niçoise seront similaires (voire plus élevées) aux observations actuelles, à savoir une altitude moyenne de 10830ft sachant que 99% des vols ont une altitude supérieure à 7000ft. L'évolution des impacts visuel et sonore devrait donc être faible.



Départs en configuration 22 :

En configuration piste 22, le départ initial reste inchangé. La seule modification concerne une nouvelle procédure vers le Nord (8.5% des départs 22 en 2019) permettant une alternative aux départs vers Antibes. Cette procédure sera dédiée aux avions de très haute performance (pente 9% imposée) capable d'atteindre le point MN250 (en mer) à 6000ft et donc de survoler Nice à une altitude similaire voire supérieure à ce qui se fait actuellement (10000ft).

L'impact de consommation de carburant et des émissions CO2 est calculé pour les seuls départs main gauche qui suivront, dans le projet, la nouvelle procédure RNAV IRMAR 7P vers le Nord. Les autres flux seront inchangés. Il en ressort une augmentation moyenne des distances parcourues de 2,64 NM.

Soit une augmentation annuelle de la consommation de carburant pour ces flux de 8,9 tonnes correspondant à une augmentation des émissions CO2 de 28,1 tonnes. Soit les émissions produites par un trafic de 3 vols aller d'un A320 entre Nice et Paris Charles-de-Gaulle.

M. GUIVARC'H émet deux remarques :

- concernant les départs 04 flux Nord, pourquoi impose-t-on une pente minimum à respecter pour passer le trait de côte au point MN à la même hauteur qu'aujourd'hui, alors qu'on pourrait indiquer un passage au trait de côte à une altitude définie ?

- deuxième question, concernant le déplacement du radar, en quoi le déplacement du trait de côte qui est remonté vers le nord est impacté par cette situation proche de l'aéroport ; ça permet de raccourcir les trajectoires, est-ce l'opportunité de modification des départs qui a été saisie ?

M. DE VILLENEUVE répond que la pente minimale garantie l'espacement avec les arrivées, et permet également de garantir la hauteur des survols, la hauteur minimale sur le point MN est 6000 pieds.

Pour M. GUIVARC'H le problème est que la pente minimale est difficile à vérifier, contrairement à une altitude de passage sur un point donné.

Pour la deuxième question M. DE VILLENEUVE indique qu'effectivement c'est une opportunité qui permet de survoler une zone moins densément peuplée.

Mme ELLIS - GADSECA – précise que la trajectoire survole Antibes et ses quartiers de Marineland et la Fontonne, mais également Marina Baie des Anges à Villeneuve-Loubet, et que le bruit très fort est insoutenable.

M. JAUFFRET rajoute que l'argument de « zone moins peuplée » ne peut pas tenir d'un point de vue environnemental, car ce sont des zones habitées, on peut également parler des quartiers des Groules et de Vaugrenier, il ne comprend pas l'intérêt de cette mesure.

M. DE VILLENEUVE rappelle qu'il y a déjà des vols qui passent actuellement au-dessus de ces zones, il s'agit d'une faible part des vols (25 vols sur les 125 vols d'une journée type qui passent sur ces départs flux Nord) puisqu'il y a une forte dispersion des trajectoires au départ vers le Nord-Ouest.

M. JOVER, conseiller municipal de Villeneuve-Loubet demande des informations sur l'altitude des vols qui survolent Villeneuve-Loubet.

M. DE VILLENEUVE précise que 95 % des vols sont supérieurs à 6500 pieds, c'est la répartition actuelle qui ne devrait pas changer grâce à la pente de 7,9 % voire être plus hauts.

M. JAUFFRET souhaite connaître la motivation de ce changement de trajectoire.

M. ROULLIER, SNA/SE, indique que du fait qu'il n'y a plus de balise au sol, il n'y a plus de nécessité de passer par NC, on peut donc raccourcir la trajectoire avec ces nouvelles procédures satellitaires.

M. JAUFFRET ne comprend pas l'intérêt de cette démarche qui vise à supprimer des nuisances pour en créer ailleurs.

M. CRISTINI, Métropole Nice Côte d'Azur, propose de revoir la diapositive « impact sonore » pour discuter sur des éléments factuels.

M. DE VILLENEUVE indique que l'on peut voir que l'enveloppe 65 dB est largement en mer, donc on est très en-dessous de 65 dB lors du survol des terres.

M. JOVER qui a participé à une réunion de prévention du bruit au sein de la CASA a constaté que la cartographie des nuisances aériennes de l'aéroport date de 2005, il s'étonne qu'il n'y ait pas de document actualisé. Concernant la nouvelle procédure, il faut évidemment connaître l'impact sonore pour les zones survolées. M. JANIN explique que les données de 2005 sont des cartes stratégiques de bruit utilisées pour le PPBE ou le PGS, ce sont des modélisations et non des mesures réelles ; ce point va être vu au point 3 de l'ordre du jour.

M. DE VILLENEUVE indique qu'il n'y aura pas plus de bruit en terme de volume car les avions passeront au même niveau, voire plus haut. Il y aura une petite augmentation au niveau de la densité au point MN067, mais quand il y a une modification de trajectoire, le passage au-dessus des zones les moins habitées est privilégié.

M. JAUFFRET n'est pas d'accord avec l'argument de faire passer les avions au-dessus des zones où il y a le moins de population, les préjudices et nuisances sonores sont les mêmes pour tout le monde. Mme ELLIS indique qu'à Marina Baie des Anges on compte 500 appartements classés.

M. JAUFFRET demande pourquoi ne pas faire passer les avions plus au large en mer pour qu'ils survolent ensuite à une plus haute altitude les zones habitées ?

M. LE BOULANGER qui habite la Gaude, indique également que les nuisances sont importantes car les avions sont encore bas après leur boucle sur la mer.

M. DE VILLENEUVE rappelle la position du SNA : au-dessous de 5000 pieds, on privilégie la réduction du bruit avec des trajectoires plus éloignées de la population, et au-dessus de 5000 pieds, on privilégie la réduction de consommation de carburant et donc des émissions de CO₂, c'est ce qui a été suivi sur ces procédures.

M. LOOS indique que ce débat de fond est difficile à trancher, il faut être conscient que si l'on augmente les trajets, on augmente également la pollution. La solution proposée ce jour lui semble être à l'équilibre entre pollution et gain de bruit.

Mme ELLIS n'est pas d'accord, car pour elle les estimations concernant le gain de bruit sont en-dessous de la réalité.

M. CRISTINI indique que sur le slide où l'on voit la différence entre les deux chevelus au point de passage, il y a quand même un déplacement vers le Nord qui pourrait potentiellement toucher Cagnes sur Mer et Saint Laurent du Var.

M. JAUFFRET remarque que le déplacement de trajectoire ne fait que déplacer le problème ailleurs et on ne peut pas dire qu'il y a peu d'habitations alors que pour quelques litres de carburant supplémentaires les avions pourraient passer au-dessus de la mer.

M. JOVER estime également qu'il faut utiliser le survol au-dessus de la mer qui est une chance pour réduire le bruit, l'économie de carburant n'est pas le sujet prioritaire.

En réponse à une intervenante qui souhaite savoir si une simulation de bruit a été faite pour le survol des terres, M. DE VILLENEUVE indique qu'il y a des logiciels pour simuler le bruit qui font des enveloppes entre 60 et 65 dB, mais au-dessus des terres à Nice on est en-dessous des 60 dB il n'y a donc pas de comptage.

M. JAUFFRET évoque une ancienne procédure de décollage d'avant 2014 qui partait au-dessus de la mer.

Les services de l'Aviation Civile n'ont pas de remarques à faire sur cette procédure qui n'est plus d'actualité. M. LOOS indique que cette remarque n'est pas à l'ordre du jour de la réunion.

Au vu des débats, beaucoup de sujets restent à approfondir avant de procéder au vote, M. LOOS propose de revoir ce point lors d'une prochaine Commission Consultative Environnement.

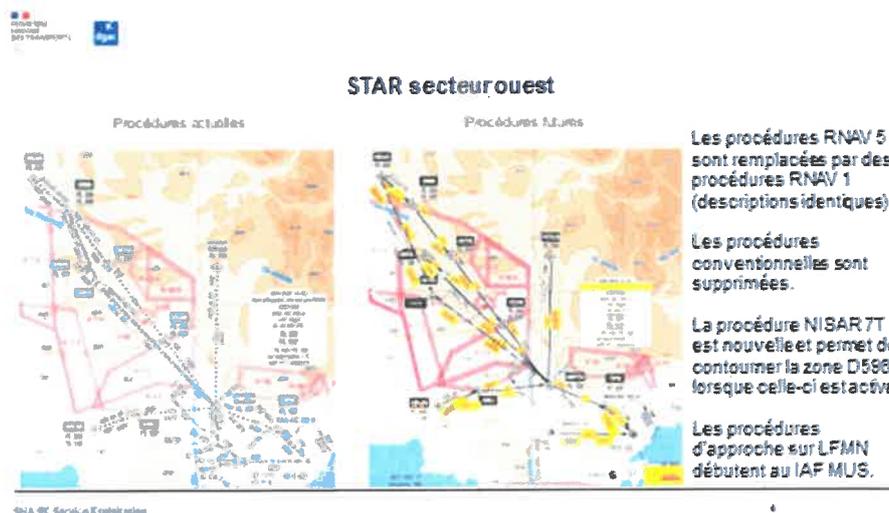
Il soumet donc à avis de la Commission de surseoir au vote.

A l'unanimité, les membres de la Commission approuvent cette décision. Il est donc décidé d'organiser un groupe de travail pour approfondir le sujet et remettre ce point pour décision à une prochaine Commission.

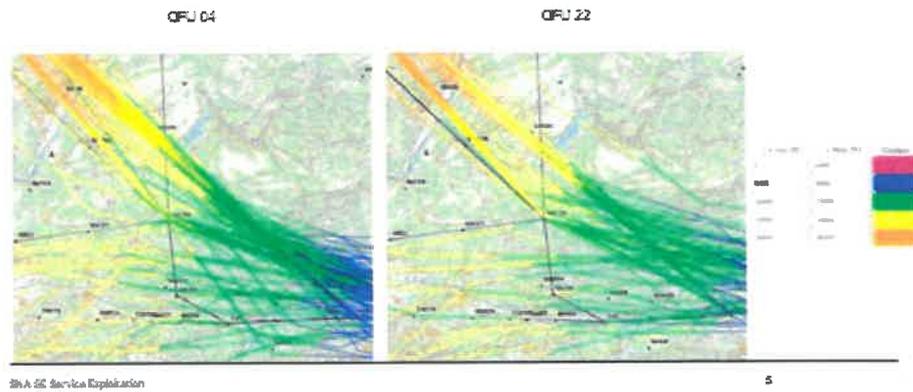
M. LOOS remercie les services de l'Aviation Civile pour leur présentation.

Modification des procédures d'arrivée (STAR) : pour information

La modification des trajectoires d'arrivées est une conséquence de la construction de quartier du Grand Arénas au Nord de l'aéroport. La hauteur des constructions futures impose en effet un déplacement du radar de Nice (actuellement sur le site de l'aéroport) vers un site plus haut au Nord de Nice (Mont Chauve) sur lequel une balise de la navigation aérienne est actuellement implantée. Cette balise devra être arrêtée, cela nécessite un passage en procédures entièrement guidées par satellite, permettant ainsi d'optimiser les trajectoires. Les procédures conventionnelles sont supprimées.



STAR secteur ouest: évolution verticale



STAR secteur nord, est et sud-est

Procédures actuelles Procédures futures

Les procédures RNAV 5 sont remplacées par des procédures RNAV 1 (descriptions identiques).

Les procédures conventionnelles sont supprimées.

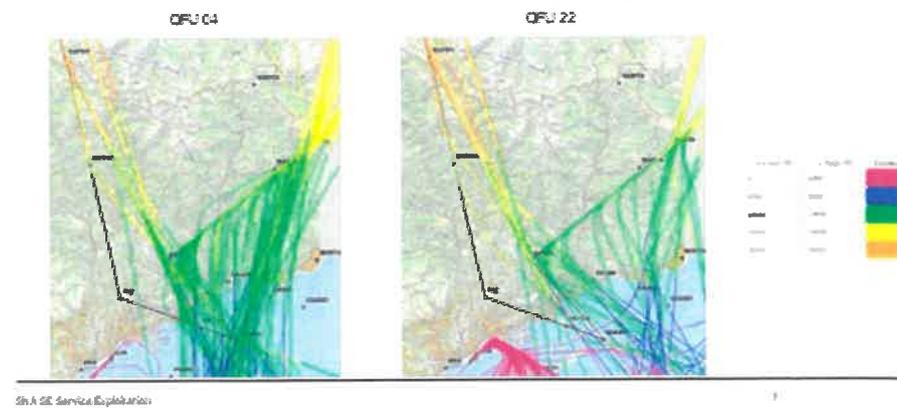
Le circuit d'attente à ANGEL a été décalé, niveau minimal FL 140.

La procédure OZMIC est nouvelle, elle permet de raccourcir le trajet des vols en provenance de UNITA (FIR Milan) en leur évitant de remonter jusqu'à BORDI.

Les procédures secteur Nord et Est passent sur MIKRU puis survolent ensuite la mer.

SH A SE Service Exploitation 6

STAR secteur nord, est et sud-est: évolution verticale



Analyse qualitative de l'impact environnemental

Impact visuel et sonore : les évolutions des survols des zones terrestres attendues par rapport aux principales agglomérations sont faibles (tracés horizontaux et profils verticaux inchangés) donc pas d'impact visuel et sonore.

Impact consommation carburant et émissions gazeuses : évolution des distances volées : il ne devrait pas également avoir d'évolution significative des distances survolées et par conséquent de la consommation de carburant et des émissions gazeuses, à l'exception de l'arrivée par OZMIC. La création de cette arrivée, nécessitant une coordination avec le centre de Milan, permet un gain théorique pouvant aller jusqu'à 88 NM pour les vols en provenance de UNITA.

Ce point ne soulevant pas de remarques, M. LOOS remercie les services de l'Aviation Civile pour la clarté de leur présentation.

Présentation de la démarche de modification des plans environnementaux (PPBE, PGS) : pour avis

M. FIORIO, nouvellement affecté en tant que chef division Aéroport et Développement Durable à la Délégation Côte d'Azur (DSAC/SE), présente la démarche engagée visant à la mise à jour des documents relatifs à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Nice Côte d'Azur. Etant donné que la révision des cartes stratégiques de bruit a pris un peu d'avance par rapport aux prévisions les nouvelles cartes sont présentées pour avis aux membres de la CCE. La révision du PPBE devrait être présentée pour avis lors d'une prochaine CCE en 2021.

Démarche révision PPBE / CSB (pour information)

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit un cadre commun et harmonisé pour suivre l'évolution du bruit autour des aéroports

L'objectif principal de cette directive est double:

- Réaliser un diagnostic sur le niveau d'exposition au bruit grâce aux Cartes Stratégiques de Bruit (CSB)
- Identifier les mesures à prendre dans le cadre d'un plan d'action, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Cartographie du bruit - CSB

- Les CSB se déclinent en 4 cartes réglementaires:
 - 2 pour la situation de référence (trafic de l'année n-1 de la révision en journée et de nuit)
 - 2 pour le long terme (prévisions de trafics à 15 / 20 ans en journée et de nuit)
- Les CSB présentent un état des lieux du bruit et sont annexées à l'arrêté d'approbation du PEB en vigueur
- Les CSB ne sont pas des documents imposant des contraintes

Les CSB actuellement en vigueur à Nice Côte d'Azur ont été réalisées en 2007 et approuvées par arrêté préfectoral du **15 décembre 2008**.

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement - PPBE

- Le PPBE vise à :
 - prévenir et gérer les effets du bruit
 - réduire si possible les niveaux de bruit généré
- Le PPBE est élaboré en se fondant sur les CSB en vigueur
- Le PPBE est annexé à l'arrêté d'approbation du PEB en vigueur

Le PPBE actuellement en vigueur à Nice Côte d'Azur a été approuvé par arrêté préfectoral du **10 mai 2011**.

Calendrier fixé par la Commission Européenne

L'obligation de révision tous les 5 ans s'inscrit dans un calendrier fixé par la Commission européenne depuis la première échéance initiée en 2005

	Lancement de l'échéance	CSB	PPBE
1 ^{ère} échéance	2005	2007	2008
2 ^{ème} échéance	2010	2012	2013
3 ^{ème} échéance	2015	2017	2018
4 ^{ème} échéance	2020	2022	2024

Pour l'aéroport de Nice, il s'agit désormais de clore la 3^{ième} échéance avant d'amorcer la 4^{ème} échéance.

Calendrier prévisionnel de mise à jour CSB/PPB 3^{ème} échéance

- **Décembre 2020** : Approbation des CSB révisées par arrêté préfectoral après avis CCE aéroport de Nice
- **Février 2021** : Elaboration nouveau PPBE (période 2021-2024)
- **Avril- Mai 2021** : Consultation du public
- **Juin 2021** : Avis CCE

Il n'y a pas de remarques sur cette présentation de la démarche de révision PPBE/CSB (pour information).

Cartes stratégiques du bruit révisées (pour avis)

Echéances prises en compte SR / LT

La situation de référence (SR), correspond à l'année 2019, basée sur le dispositif complet de procédures de circulation aérienne en vigueur

Pour le long terme (LT), du fait de l'impossibilité d'évaluer l'impact de la crise sanitaire et économique actuelle sur le transport aérien

- choix de reconduire les CSB de 2007 avec actualisation des données de comptage (seront revues à l'échéance suivante)
- cf cartes publiées sur le site de la préfecture des Alpes Maritimes : <https://www.alpes-maritimes.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit/Aerodrome-de-Nice-Cote-d-Azur/Cartographie>

Hypothèses CSB SR 2019

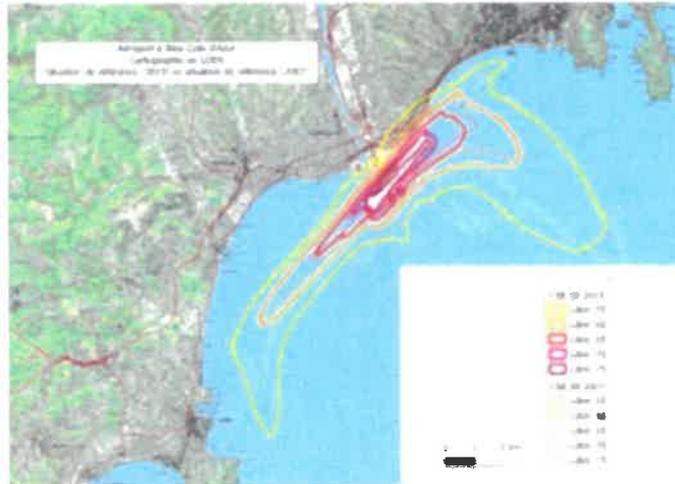
- Trajectoires :
 - Trajectoires IFR moyennes issues des traces radars de 2019
 - Dispersions latérales à partir des traces radars
- Données de trafic :
 - 145 587 mouvements d'avions
 - 31 946 mouvements d'hélicoptères
- Répartition du trafic avion (J/S/N) :

Répartition basée sur la répartition réelle pour chaque type d'avion et globalement :

- Journée (06h à 18h) = 69,4%
- Soirée (18h à 22h) = 23,6%
- Nuit (22h à 6h) = 7%

La comparaison CSB entre la situation de référence (SR) 2019 avec CSB SR 2007 montre une augmentation des surfaces exposées ; ceci ne veut pas dire forcément que le bruit a augmenté, mais surtout qu'il y a une meilleure modélisation avec des hypothèses réelles. En effet, l'utilisation de la piste Nord pour les décollages lors des travaux en piste Sud, déporte le bruit dans la zone proche de l'aéroport, cette donnée a été prise en compte pour la SR 2019 alors qu'elle n'était pas intégrée dans la CSB SR 2007.

Comparaison CSB SR 2019 avec CSB SR 2007 en Lden



Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile – Sud-Cote – DELCAZ/ADC

11

02122020

Comparaison CSB SR 2019 avec CSB SR 2007 en Lden

Estimation des surfaces exposées

Plages d'exposition Lden en dB(A)	Surfaces (ha)	
	CSB SR 2007	CSB SR 2019
55 ≤ Lden < 60	2 222	2 746
60 ≤ Lden < 65	683	908
65 ≤ Lden < 70	283	322
70 ≤ Lden < 75	138	142
Lden ≥ 75	202	98

Estimation de la population exposée et des établissements d'enseignement et de santé exposés

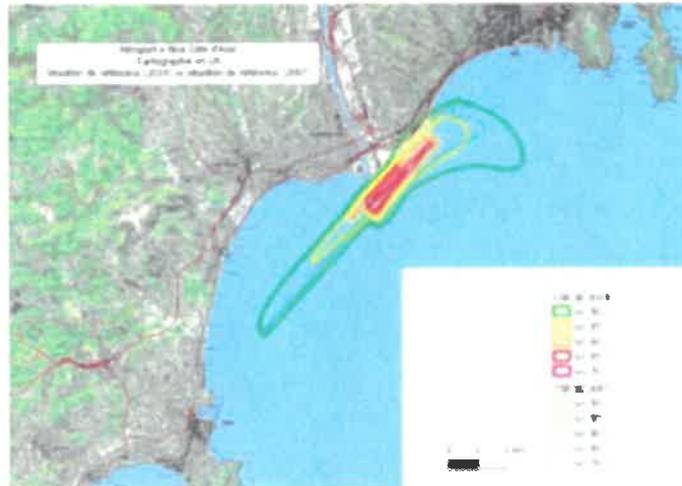
Plages d'exposition Lden en dB(A)	Population dans l'agglomération de l'aéroport		Population hors agglomération de l'aéroport		Etablissement d'enseignement		Etablissements de soins et de santé	
	2007	2019	2007	2019	2007	2019	2007	2019
55 ≤ Lden < 60	6 620	7 020	0	0	3	7	0	0
60 ≤ Lden < 65	15	1 260	0	0	1	2	0	0
65 ≤ Lden < 70	0	0	0	0	0	0	0	0
70 ≤ Lden < 75	0	0	0	0	0	0	0	0
Lden ≥ 75	0	0	0	0	0	0	0	0

Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile – Sud-Cote – DELCAZ/ADC

12

02122020

Comparaison CSB SR 2019 avec CSB SR 2007 en Ln



Comparaison CSB SR 2019 avec CSB SR 2007 en Ln

Estimation des surfaces exposées

Plaque d'indication Luminosité (A)	Surfaces (ha)	
	CSB SR 2007	CSB SR 2019
50 ≤ Ln < 55	316	332
55 ≤ Ln < 60	283	243
60 ≤ Ln < 65	213	200
65 ≤ Ln < 70	22	67
Ln ≥ 70	15	37

Estimation de la population exposée et des établissements d'enseignement et de soins

Plaque d'indication Luminosité (A)	Population des Fagglomérations de Fuséport		Population des agglomérations de Fuséport		Etablissements d'enseignement		Etablissements de soins et de santé	
	CSB SR 2007	CSB SR 2019	CSB SR 2007	CSB SR 2019	CSB SR 2007	CSB SR 2019	CSB SR 2007	CSB SR 2019
50 ≤ Ln < 55	0	2380	0	0	0	1	0	0
55 ≤ Ln < 60	0	0	0	0	0	0	0	0
60 ≤ Ln < 65	0	0	0	0	0	0	0	0
65 ≤ Ln < 70	0	0	0	0	0	0	0	0
Ln ≥ 70	0	0	0	0	0	0	0	0

Pour les tableaux de comptage globaux CSB SR 2019 / CSB LT 2007 actualisés en Lden et Ln (ci-après), on retrouve des niveaux assez proches en terme de population impactée, les estimations faites en 2007 étaient donc plutôt correctes. A noter également que la CSB LT a été faite en retenant l'indice 56 comme limite pour être conforme au PEB en vigueur ; il y a donc un petit décalage puisque les deux cartes n'ont pas les mêmes indices.

**Tableaux de comptage CSB SR 2019 / CSB LT 2007 actualisé
en Lden et Ln**

Plages d'incidence Lden en dB(A)	Population des agglomérations de l'aéroport		Population hors agglomération de l'aéroport		Établissement d'enseignement		Établissements de soins et de santé	
	CSB SR 2019	CSB LT	CSB SR 2019	CSB LT	CSB SR 2019	CSB LT	CSB SR 2019	CSB LT
35 ou 36 ⁺ Lden < 60	7 580	7 220	0	0	7	7	0	0
60 ≤ Lden < 65	2 160	2 370	0	0	2	2	0	0
65 ≤ Lden < 70	0	0	0	0	0	0	0	0
70 ≤ Lden < 75	0	0	0	0	0	0	0	0
Lden ≥ 75	0	0	0	0	0	0	0	0

* L'option à retenir pour chacun des points comparés à 33 pour la notation des références et à 30 pour le long terme, par référence au 75B approuvé

Plages d'incidence Ln en dB(A)	Population des agglomérations de l'aéroport		Population hors agglomération de l'aéroport		Établissement d'enseignement		Établissements de soins et de santé	
	CSB SR 2019	CSB LT	CSB SR 2019	CSB LT	CSB SR 2019	CSB LT	CSB SR 2019	CSB LT
30 ≤ Ln < 35	2 160	2 022	0	0	2	2	0	0
35 ≤ Ln < 40	0	0	0	0	0	0	0	0
40 ≤ Ln < 45	0	0	0	0	0	0	0	0
45 ≤ Ln < 50	0	0	0	0	0	0	0	0
Ln ≥ 50	0	0	0	0	0	0	0	0

Pour la comparaison CSB SR 2019 Lden (courbe en noir) avec le PGS 2011, on voit une légère extension vers le Nord de la courbe de bruit. Au vu de ce document, si le trafic n'avait pas subi une forte baisse en 2020 du fait de la crise sanitaire, on aurait pu estimer pertinent de réviser le PGS, sauf que règlementairement le PGS doit être révisé en prenant en compte le trafic de l'année N+1. Ainsi, une révision à ce jour prendrait en compte le trafic prévu à partir de 2021 qui, compte tenu de la crise sanitaire, ne serait pas du niveau de celui de 2019.

Il est donc plus prudent d'attendre de voir l'évolution du trafic, c'est aussi un des objectifs de la mise à jour de ces cartes de bruit : se poser la question de pertinence de révision des documents cartographiques existants (PGS et PEB).

Comparaison CSB SR 2019 Lden avec PGS 2011

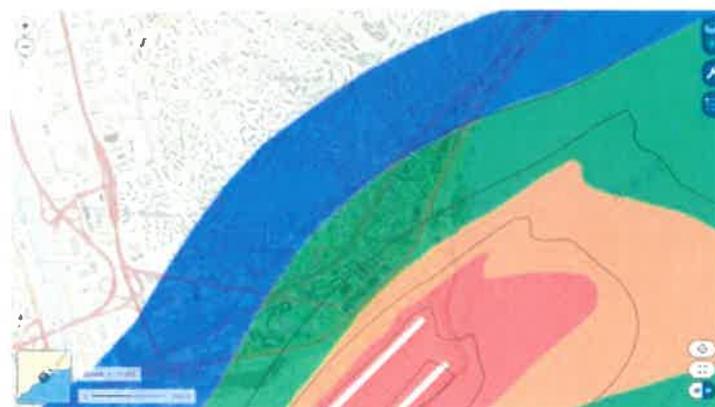


Pour la comparaison CSB SR 2019 Lden avec PEB 2005, on se rend que l'on est quasiment au même niveau que la courbe d'indice 56 du PEB actuel. On peut dire que la modélisation actuelle reste cohérente avec la modélisation basée sur des estimations prises dans le PEB 2005. Par contre il conviendra d'ici un ou deux ans quand on aura une meilleure perspective de l'évolution du trafic de se poser la question de réviser ce PEB (lors de la 4^{ème} échéance), sachant que se posera la question dans tous les cas de réviser la carte stratégique de bruit LT.



ANALYSE COMPARATIVE AVEC CARTOGRAPHIE EXISTANTE

Comparaison CSB SR 2019 Lden avec PEB 2005



Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile - SACA - Cote d'Azur

17

05/12/2023

M. FIORIO présente le projet d'arrêté préfectoral et les documents associés pour mise à jour de ses annexes de l'arrêté préfectoral du 8 février 2005 approuvant le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Nice Côte d'Azur. Au travers de cet arrêté sont introduits :

- les cartes stratégiques de bruit à horizon 2019,
- les cartes stratégiques de bruit à horizon long terme (reprise des anciennes cartes élaborées en 2007),
- les tableaux d'exposition des populations et établissements de soins et de santé et d'enseignement
- un résumé non technique.

Il y avait deux alternatives par rapport à la révision de l'arrêté préfectoral établissant les cartes stratégiques de bruit et qui vient en annexe de l'arrêté préfectoral du 8 février 2005 approuvant le PEB de l'aéroport de Nice :

- soit modifier l'arrêté des CSB actuelles en remplaçant les cartes de la situation de référence de 2007 par celles de 2019,
- soit de prendre un nouvel arrêté qui regroupe l'ensemble des documents, **c'est la solution qui vous est proposée.**

M.CRISTINI demande si l'on peut revoir le tableau qui montre une augmentation de 2000 personnes exposées sur la tranche 60-65, car la Métropole a refait des études et n'a pas les mêmes résultats.

M. FIORIO précise que la modélisation de 2007 était basée sur des hypothèses anciennes, avec en particulier l'utilisation des pistes spécialisées, et on ne tenait pas compte des décollages en piste Nord lors des travaux conduisant à la fermeture de la piste sud, réalisés chaque année en période hivernale.

La réunion se tenant en distanciel, M. LOOS propose de mettre au vote l'avis favorable par voix, et recueille l'accord de l'ensemble des participants. Il soumet donc au vote l'approbation avec avis favorable de la présentation qui a été faite. Pas d'avis défavorables, pas d'absentions, la présentation est adoptée à l'unanimité.

Bilan des manquements environnementaux 2019 et point d'étape 2020 : pour information

M. TEDESCO présente un tableau comparatif des manquements environnementaux pour les années 2018 – 2019 et 2020 (arrêtés à fin août pour dossiers chapitre, et fin septembre pour dossiers déviation). Il est précisé que l'année 2020 est marquée par une forte baisse du trafic.



BILAN MANQUEMENTS ENVIRONNEMENTAUX

Année du manquement	2018	2019	2020
Nombre de dossiers chapitre	14	35	4
Nombre de dossiers déviation	29	8	3
Total manquements relevés	43	43	7
Nombre de dossiers examinés par ACNUSA	30	0	0
Montant total amendes prononcées	182 000	0	0

- Pour l'année 2020 :
 - dossiers chapitre relevés jusqu'en août 2020
 - dossiers déviation relevés jusqu'à fin septembre 2020
- Données ACNUSA mises à jour au 31/10/2020

Concernant les dossiers « déviation de trajectoire », le rappel qui a été fait en 2019 avec la création d'un briefing pour les pilotes concernant les bonnes pratiques environnementales et également l'obligation d'emport RNAV, ont eu un impact positif. Il faudra rester vigilant à la reprise du trafic, mais la tendance est bonne.

Pour les dossiers « chapitre », les mauvais résultats pour 2019 sont dus en grande partie à une seule compagnie qui a dû faire face à une situation particulière, puisqu'elle a été contrainte de remplacer ses 737 max par des avions qui n'étaient pas conformes pour les opérations de nuit sur Nice.

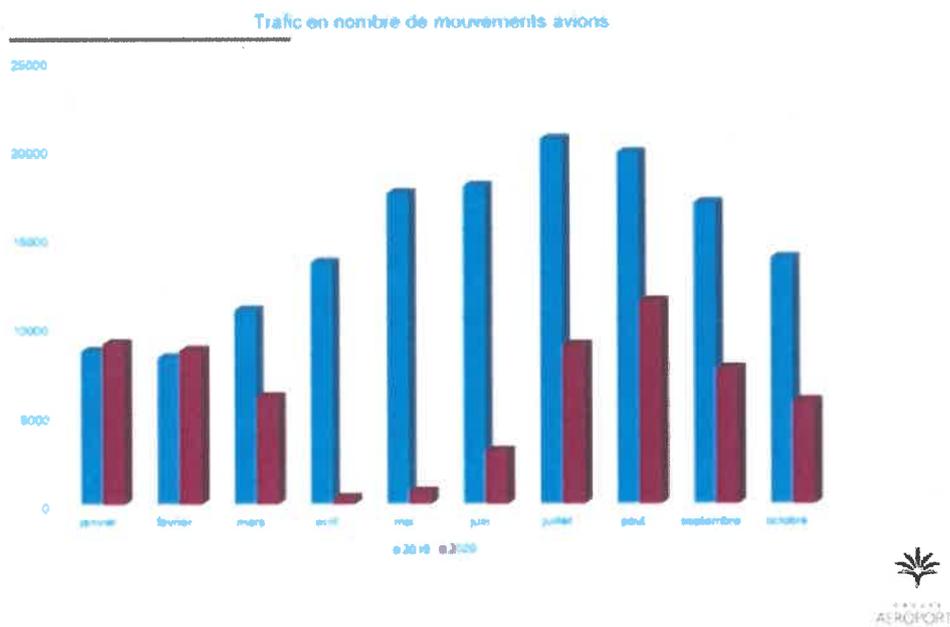
En réponse à M. CRISTINI qui s'étonne qu'il n'y a pas de dossiers examinés par l'ACNUSA en 2019 et 2020, M. TEDESCO indique que les dossiers sont en cours de traitement et ne sont pas encore passés en commission. M. GUIVARC'H précise que plusieurs dossiers ont été traités pour Nice lors de la dernière session de Novembre 2020, ce qui explique que les chiffres ne sont pas à jour.

M. JOVER rapporte une question qui lui a été posée concernant l'ensemble des atterrissages qui auraient survolé Antibes entre Mars et Mai 2019, suite à une panne d'équipement radar, et il souhaiterait savoir si un doublement des équipements est prévu pour palier les éventuelles pannes.

M. JANIN indique qu'il n'y a pas eu de survols d'Antibes sur plusieurs semaines ou plusieurs mois dans la période indiquée, au pire lors d'un problème de maintenance d'équipement cela peut se produire sur quelques jours. Une réponse écrite a été faite à la CASA.

Présentation des statistiques 2020 : trafic, procédures, plaintes : pour information

M. JANIN présente les statistiques de l'année 2020.

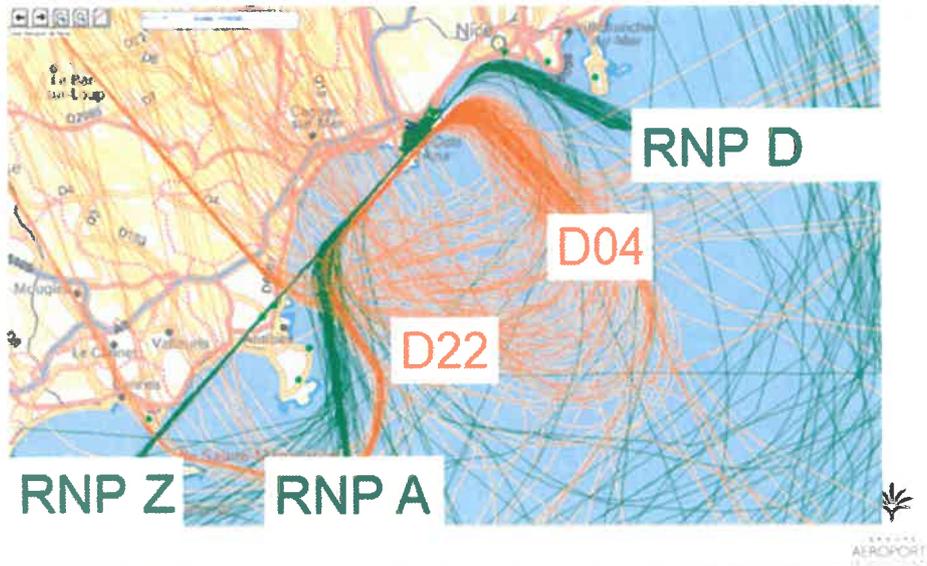


Le trafic en nombre de mouvements fait apparaître la chute importante à partir du mois d'avril 2020.

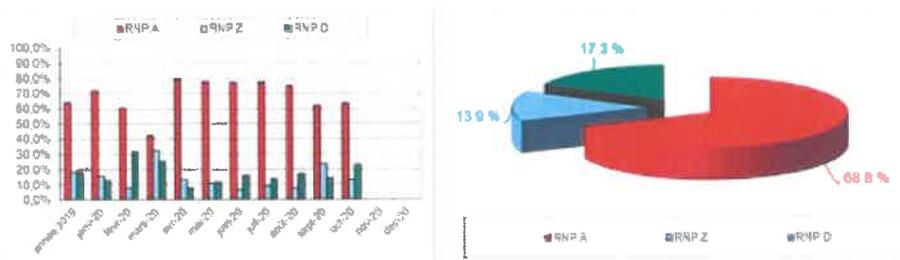
A fin de novembre, le nombre de mouvements étaient de -60 %.

Rappel des procédures atterrissages : RNP A est la procédure par défaut (en mer, au large du Cap d'Antibes), RNP Z survole le centre-ville d'Antibes quand on ne peut pas utiliser RNP A (conditions météo ou panne balise), et RNP D mise en service en cas de vent d'Ouest.

Procédures : trajectoires Atterrissages / Décollages



Procédures Atterrissage 2020

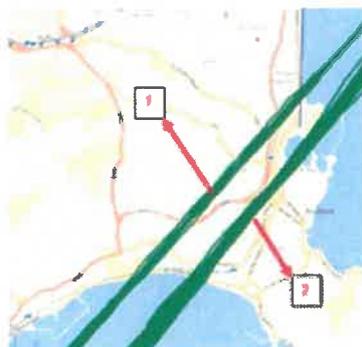


- RNP Z (survol Antibes) : < 9% en juillet et août.
Moyenne annuelle très basse malgré 9 jours d'indisponibilité de la balise CGS en septembre
- RNP D (vent d'ouest) : moyenne annuelle assez importante



Travaux / pistes – 2020/2021

Piste Nord fermée = mono-piste Sud
du 30 novembre au 18 décembre 2020
et du 04 janvier au 05 mars 2021
Antibes : RNP Z - 04 DROITE



- en piste Nord (1 - situation habituelle en RNP Z) et
- en piste Sud (2 - configuration « piste Nord fermée » quand la procédure RNP Z est mise en service)



M. GUIVARC'H souhaite savoir si l'utilisation de la balise CGS est indispensable lors de la procédure RNP A ? M. JANIN répond que la balise est utilisée lors de l'approche finale, pour la partie à vue « VPT ».

Présentation des études qualité de l'air 2020 : pour information

Compte tenu de la baisse du trafic sur 2020, il est proposé de reporter la présentation des résultats de l'indicateur de meilleure gestion des départs, afin de pouvoir analyser une année complète.

Challenge Air n° 4 : Réduire les émissions au sol

Action 7 : Mieux gérer les départs des avions



Une meilleure gestion des départs via l'outil de décision collaborative (Collaborative Decision Making – CDM), permet notamment d'optimiser le traitement d'un vol au départ et donc ainsi d'avoir une meilleure anticipation de son heure de départ ainsi qu'une réduction des temps de roulage et des retards potentiels.

Depuis novembre 2019, le Collaborative Decision Making (CDM) est en place sur l'aéroport de Nice, permettant une meilleure gestion des départs. Le temps de roulage en 2018 était de 4 minutes à l'arrivée et 11 minutes au départ.

Présentation des premiers résultats en CCE fin 2020 :
reportée 2022

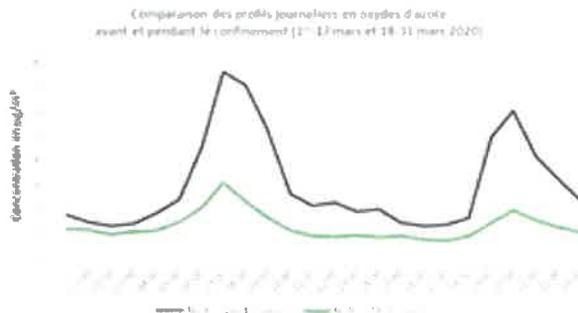


Les mesures réalisées par ATMO SUD avant et après confinement, montrent qu'il n'y a pas de corrélation directe entre le trafic aérien et le niveau de pollution de l'air.

Analyse Qualité de l'air

Sur le site de l'aéroport, la comparaison des profils moyens journaliers calculés avant confinement (1^{er} mars-17 mars) et après la mise en place du confinement (18-31 mars) confirme l'impact de cette mesure de limitation des déplacements sur les niveaux d'oxydes d'azote dans l'air, avec une baisse moyenne de près de 50 %.

Le courbe verte ci-dessous (après mise en quarantaine) met en évidence le quasi-départ des pics de « trafic » dus aux heures de pointe (7h et 20h).



Écart des profils moyens journaliers des concentrations en oxydes d'azote à l'aéroport de Nice avant et pendant le confinement (1^{er}-17 mars et 18-31 mars 2020)

Les mesures sur l'aéroport en NOx montrent qu'il n'y a pas de corrélation directe entre le trafic aérien et les niveaux de pollution dans l'air : la station de l'aéroport mesure la pollution urbaine (trafic routier pendulaire) : pic de pollution le matin et le soir, par rapport à notre pic trafic avion en milieu de journée.



REGION
AÉROPORTS
DE PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Analyse Qualité de l'air

Une concentration mensuelle en particules PM10 qui ne diminue pas.

À Nice, les particules PM10 proviennent pour environ 57 % du transport, dont 43 % pour le trafic routier et plus de 7% pour le trafic aérien, le reste étant dû au trafic maritime et forestal.

L'impact de la limitation des déplacements, due au confinement, sur les niveaux des particules PM10 ne concerne que la contribution des trafics routiers et aériens. Cela ne représente que la moitié des émissions de particules PM10.

Le graphique ci-dessous ne montre d'ailleurs pas de baisse significative des concentrations en masse des particules PM10 dans l'air à partir du 18 mars. Des variations restent toutefois visibles, essentiellement dues à l'impact de l'évolution de la situation météorologique.



Évolution des particules en concentration à l'aéroport de Nice au mois de mars 2020

Il n'y a donc pas de corrélation directe en PM10 et le trafic aérien



REGION
AÉROPORTS
DE PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

M. JOVER est surpris par la quantité de NOx mesurée, il demande où est située la cabine de mesure de ATMO SUD. M. JANIN indique que la station de mesure est située sur la plate-forme aéroportuaire, au niveau de l'embouchure du Var, côté Ouest au plus près des pistes.

Les résultats des mesures du nouvel indicateur « particules fines » seront présentés lors d'une prochaine réunion.

Analyse Qualité de l'air

La connaissance de la pollution liée aux plateformes aéroportuaires reste à améliorer, car les polluants émis par les aéronefs ne se distinguent pas de ceux issus des nombreuses autres activités et il n'existe à ce jour pas de traceur spécifique pour isoler la pollution « avion ».

Pour mieux apprécier la contribution de certaines sources de particules, la mesure de la concentration en masse est complétée par la mesure du nombre de particules. En effet la concentration « numérique » des particules rend mieux compte de la pollution par les particules ultrafines (PUF). Ces dernières, ayant un diamètre très petit inférieur à 100 nm, ne contribuent qu'à la marge à la concentration en masse.

Un compteur de particules dont le diamètre est compris entre 7 et 5 000 nm a ainsi été installé dans la station de l'aéroport fin 2019.



Mme VANDROT présente l'engagement pris par Aéroports de la Côte d'Azur : être un aéroport zéro émission sans compensation en 2030.

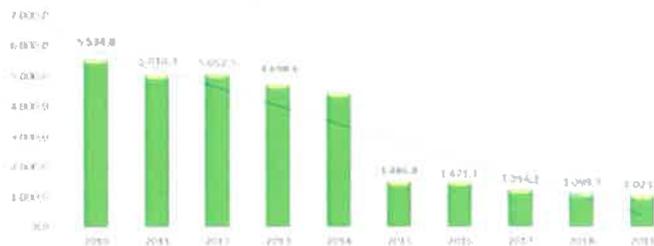
Stratégie Net Zéro Emission : CAP 2030

Airport Carbon Accreditation 2019

• Emissions directes Aéroport Nice Côte d'Azur 2019 : 6,071 kg eq CO2/PAX

• Emissions moyennes Europe 2018/2019 : 1,31 kg eq CO2/PAX

Evolution des émissions directes depuis 2010



Objectif 2030 : être un aéroport zéro émissions sans compensation

Les étapes à franchir pour atteindre cet objectif sont :

- Décarboner toutes les sources résiduelles d'énergie fossiles : chaudières à gaz naturel, véhicules et engins thermiques et groupes électrogènes
- Entreprendre un partenariat avec nos entreprises tierces : engager des actions communes pour une réduction globale
- Absorber le carbone résiduel : création de jets carbone



Pour créer des puits de carbone capables d'absorber les émissions de CO2 résiduelles d'ici 2030, Aéroports de la Côte d'Azur a décidé de procéder à des plantations d'arbres au plus proches de ses aéroports.

Une étude a été demandée à l'ONF pour recenser les besoins, par localisation, espèces et capacité d'absorption. En 2020 nous allons procéder à la plantation de :

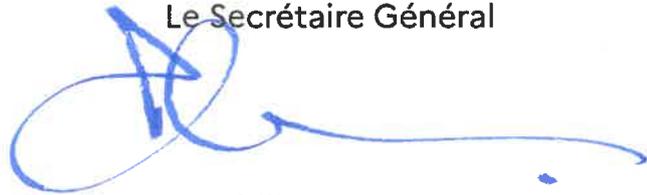
- 1/2 Ha sur la commune de saint Césaire sur Siagne avec 500 plants de cèdres
- 2,6Ha sur la commune de Carros avec 2080 plants de chêne vert, chêne pubescent et feuillus divers (sorbier)

C'est une première que la signature de ces conventions tripartites entre une commune, l'ONF et une société aéroportuaire.

En janvier 2020, 1200 arbres (chêne liège, chataignier, pin maritime, arbusier, ...) ont déjà été plantés sur l'aéroport du Golfe de Saint-Tropez sur une surface d'1 Ha avec la compagnie EcoTree.

M. LOOS clôture la réunion en remerciant l'ensemble des participants, et les services d'Aéroports de la Côte d'Azur et de la DGAC pour leurs présentations.

Le Secrétaire Général



Philippe LOOS