



## COMPTE RENDU DE RÉUNION

<u>LIEU DE LA RÉUNION</u>	<u>DATE</u>	<u>RÉDACTION</u>
Aéroport Nice Côte d'Azur	17 octobre 2023	secrétariat de la commission

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

**Présidence :** M. Eric LEFEBVRE, Directeur départemental des territoires et de la mer des Alpes-Maritimes

**Participants :** cf. liste ci-jointe

L'ordre du jour a été adressé avec les convocations aux membres de la Commission par mail le 26 septembre 2023, ainsi que les documents relatifs au point pour avis présenté en séance.

La séance est ouverte à 14h30 sous la présidence de M. Eric LEFEBVRE, Directeur Départemental des Territoires et de la Mer des Alpes-Maritimes, représentant M. LOOS Secrétaire Général de la Préfecture, retenu par ailleurs.

En préambule M. LEFEBVRE indique qu'il a pris ses fonctions dans les Alpes-Maritimes en juin dernier, et qu'il est ravi de présider cette réunion en présence de la Directrice de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est, du Président du Directoire des Aéroports de la Côte d'Azur, ainsi que de l'ACNUSA représentée par Mme DUENAS, M. GUIVARC'H et son Président M. LEBLANC qui participent en qualité d'observateurs, et qui présenteront le bilan annuel de l'ACNUSA en fin de réunion.

Après relevé de la feuille de présence (cf PJ), le quorum n'étant pas atteint et en attente de l'arrivée annoncée d'autres membres, il est proposé de commencer par les points à l'ordre du jour n'appelant pas de vote.

## Suivi des actions du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

### - Point d'information sur l'arrêté APU

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Échéance	Objectifs	Indicateur (avec cible si pertinent)	Point d'avancement CCE septembre 2022
R2	Renforcer la réglementation relative à l'utilisation des APU	DSAC/S E, SACA	2022	Réduire le temps d'utilisation des APU	Mise en œuvre du nouveau cadre réglementaire	avis favorable de la CCE 2022

M. JANIN (Aéroports de la Côte d'Azur) fait un rappel du calendrier sur ce point qui avait reçu un avis favorable de la Commission en 2022. L'objectif étant de réduire l'utilisation de ces moteurs auxiliaires pour diminuer les nuisances sonores et les émissions de polluants.

#### → Principaux impacts :

- à l'arrivée sur tous les postes (hors parking Kilo) pour les avions avec une masse MMD < 140t : passage de 30' à 15' autorisées
- au départ depuis Kilo : passage de 30' à 10' autorisées avant l'heure programmée de départ du poste de stationnement

L'arrêté du 28 juillet 2023 relatif à l'utilisation des APU sur l'aéroport de Nice a été publié au JO du 25 août 2023 pour une entrée en vigueur le **1<sup>er</sup> décembre 2023**.

La publication dans l'AIP (documentation aéronautique) est effective depuis le **5 octobre 2023**.

Une sensibilisation des pilotes et compagnies est prévue entre octobre et décembre, avec une mise à jour du briefing pilote (plaquette rappelant l'ensemble des restrictions environnementales sur l'aéroport de Nice).

En parallèle de ce point réglementaire, il est prévu de tester un nouveau système de monitoring des durées d'utilisation des APU afin d'essayer de mesurer au mieux les temps d'utilisation et répondre ainsi à la demande de l'arrêté de restriction, comme au besoin d'informations pour le bilan carbone de l'aéroport.

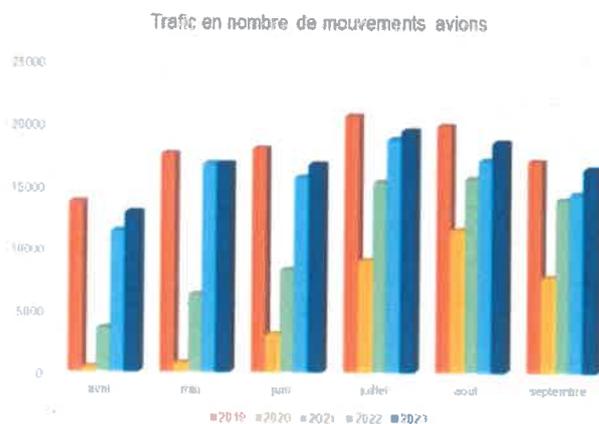
Il s'agit d'une technologie innovante avec une caméra infrarouge qui détecte si l'APU est allumé. Ce projet test sera mis en service sur deux postes avions durant quelques mois en 2024, pour vérifier que cette technologie est adaptée au site de Nice et vérifier les résultats que l'on peut obtenir.

Un retour d'expérience sera fait en Commission Consultative en 2025.

## - Bilan statistiques / plaintes de l'été

M. JANIN présente le bilan des statistiques et plaintes, avec un focus sur l'été.

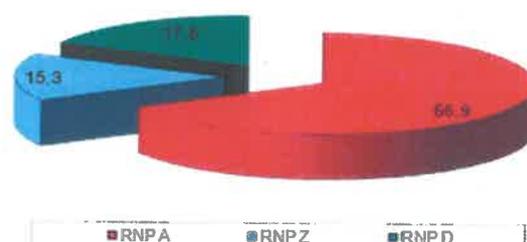
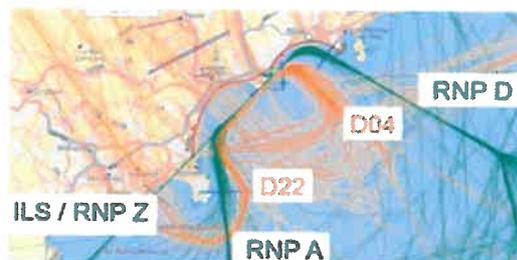
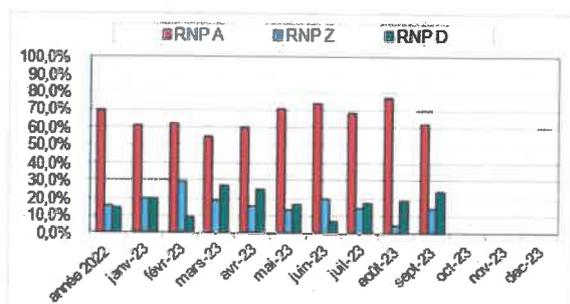
### Statistiques de trafic



En nombre de mouvements avions, le trafic de l'année 2023 est supérieur à 2022, mais reste inférieur à celui de l'année 2019.

A noter pour les mois de juillet et août 2023, le nombre de passagers est équivalent à celui de 2019 mais avec un nombre d'avions moindre.

### Statistiques des procédures d'atterrissage



Rappel des procédures d'atterrissage :

RNP A : permet d'éviter le survol d'Antibes

RNP Z : survol d'Antibes quand RNP A ne peut être mise en service

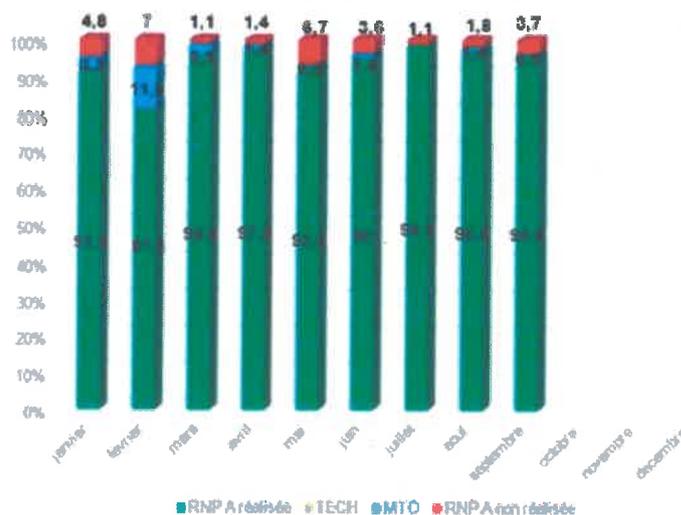
RNP D : utilisée par vent d'Ouest

Le cumul sur l'année montre que la RNP A (évitement survol d'Antibes) est utilisée majoritairement (66.9 %) et que l'utilisation des deux autres procédures s'est inversée : c'est la RNP D, utilisée par vent d'Ouest qui est maintenant en seconde position.

Le détail par mois sur la période d'été, fait apparaître un taux d'utilisation de la procédure RNP Z (survol d'Antibes) entre 14 % en juillet et septembre, et 5 % en août. Pour la RNP D côté Nice, le taux d'utilisation est de 18% en juillet et août, 24 % en septembre, on constate une variante vent d'Ouest de plus en plus importante.

L'indicateur suivant est le suivi du taux de RNP A (évitement survol d'Antibes) réalisé dès que les conditions météo le permettent.

### Suivi du taux de RNP A réalisée / possible (%)



On constate sur les mois d'été un très bon taux de mise en service chaque fois que cela est possible, 99 % en juillet, 97 % en août.

Sur ce dernier point, en réponse à M. TREILLE qui fait remarquer que ce n'est pas le ressenti des antibois, M. JANIN précise que le bilan des plaintes par localisation et par causes est à suivre.

M. JANIN fait ensuite un point d'actualité sur l'utilisation de la procédure RNP Z prévue au mois de novembre.

Des travaux vont avoir lieu dans la vigie de la tour de contrôle pendant plusieurs nuits en novembre 2023, qui vont impacter les procédures de survol d'Antibes.

Pendant ces travaux les contrôleurs doivent utiliser la salle IFR, il est par conséquent prévu de mettre en service la RNP Z sur la totalité des créneaux de ces nuits, car les outils pour changer de configuration et passer dans l'axe en cas de besoins liés à la météo ne sont pas disponibles en salle IFR.

Les aéronefs à l'arrivée sur Nice après 23h00 locale seront donc tous en RNP Z et ce, jusqu'à 06h00 locale.

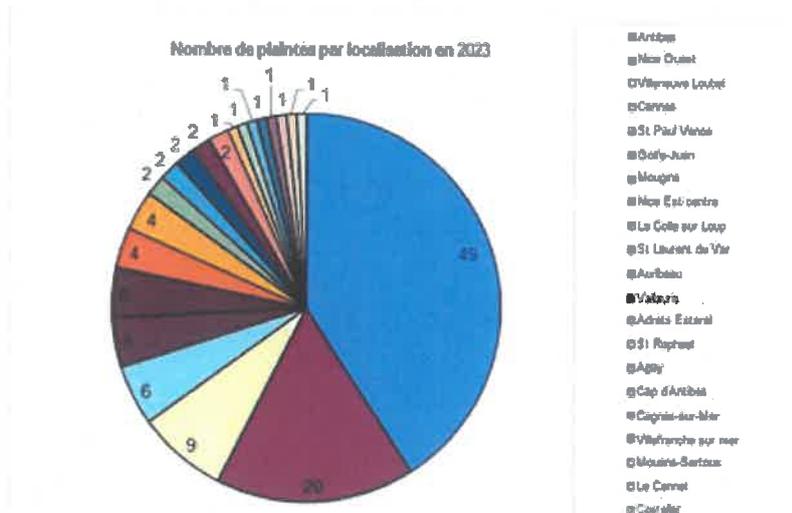
Il s'agit de 7 nuits : 13, 14, 15, 16/11 et 20,21,22/11/2023.

En cas de retard/report des travaux, ça se répercutera également sur les nuits des 23 et 27/11/2023.

Concernant le suivi des plaintes sur l'année 2023 par localisation, on reste sur une proportion toujours plus importante de plaintes sur Antibes (49 %), malgré les chiffres de survols plutôt bons (RNP Z : 14 % en juillet et 5 % en août). En seconde position, la localisation des plaintes est sur Nice Ouest (20 %).

ANCA

### 120 Plaintes (au 15/10)

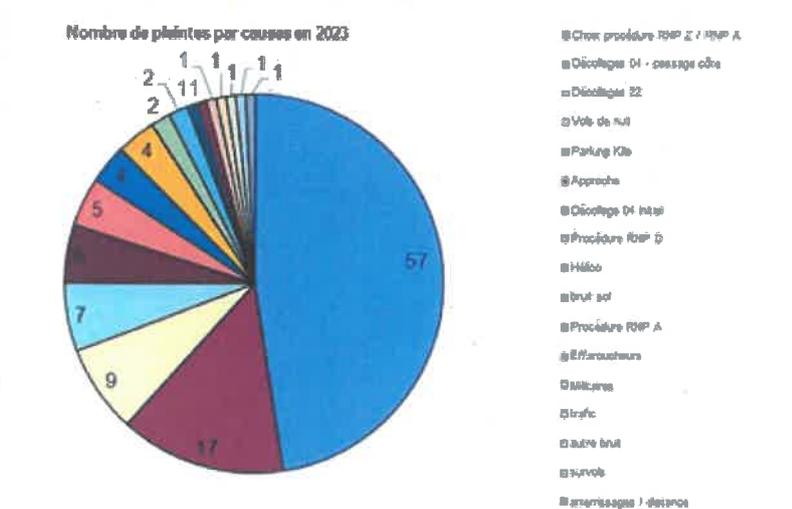


En termes de causes, la moitié des plaintes concerne l'utilisation de la RNP Z (survol d'Antibes), viennent ensuite les décollages 04 au niveau du passage à la côte.

Depuis le début de l'année 120 plaintes ont été remontées, toujours dans le même ordre de grandeur qu'en 2022 et 2019, et toujours avec la moitié des plaintes provenant d'Antibes pour la procédure RNP Z.

ANCA

### 120 Plaintes (au 15/10)



## - Décollage Nord 04 : mesures de bruit suites à donner

M. JANIN présente le calendrier des actions de ce point de suivi, qui fait suite à la Commission de 2022.

- Mesures de bruit Marina baie des anges 15/03-30/04/2023
- GT bruit spécifique le 12/06/2023
- Réunion Mairie de Villeneuve-Loubet 05/07/2023
- Mesures de bruit St Paul de Vence 18-30/08/2023
- GT bruit le 19/09/2023

Une campagne de mesure de bruit a été réalisée à l'aide d'un capteur mobile, du 15 mars au 30 avril à Villeneuve-Loubet Marina Baie des Anges.

### Décollages 04 Nord



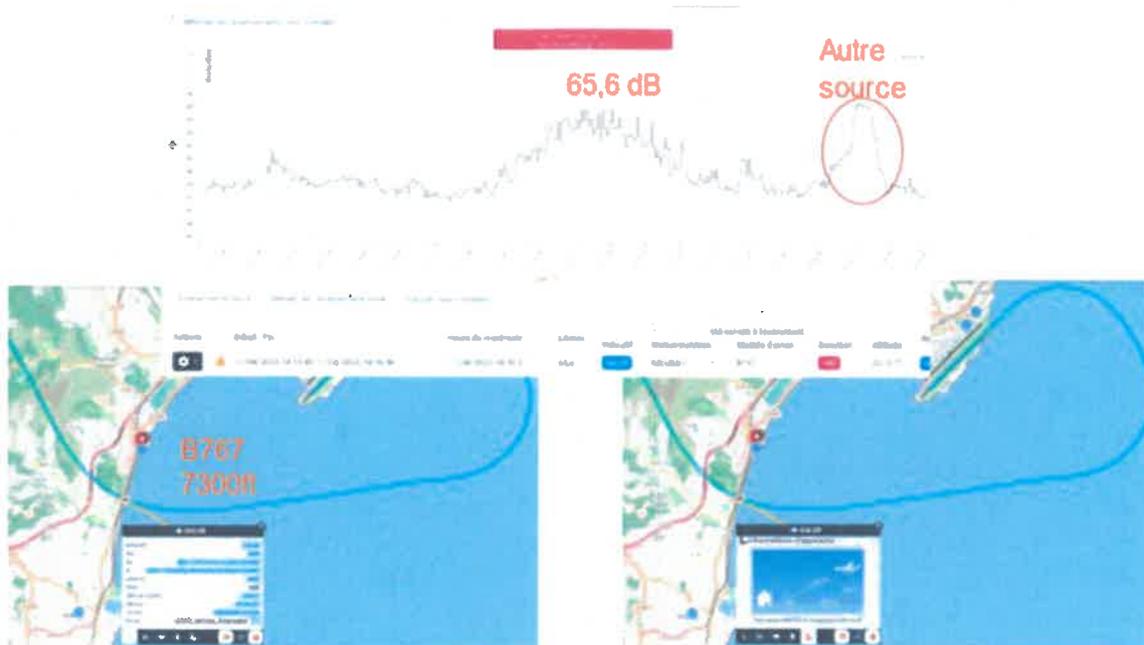
Résultats des mesures de bruit Villeneuve-Loubet Marina Baie des Anges :

- Bruit avion moyen : 60,3 dB(A)\*
- Bruit fond moyen : 55 dB(A)\*
- Emergence : 5,3 dB (A)
- 19 % des D 04 Nord ont été mesurés par le capteur (large dispersion :  $r > 2$  km)
- 15 évènements sonores D 04 Nord en moyenne / jour (entre 6h et 23h)
- 95% des évènements sonores  $< 63$  dB(A)
- Altitude moyenne : 9500 ft

\* Pour mémoire à titre de comparaison de l'échelle des bruits :

- Capteur Nice Ouest (D) : 64 / 75 dB
- Capteur Antibes (A) : 56 / 71 dB

En complément des évènements avions, d'autres sources de bruit ont également été enregistrées par le capteur.



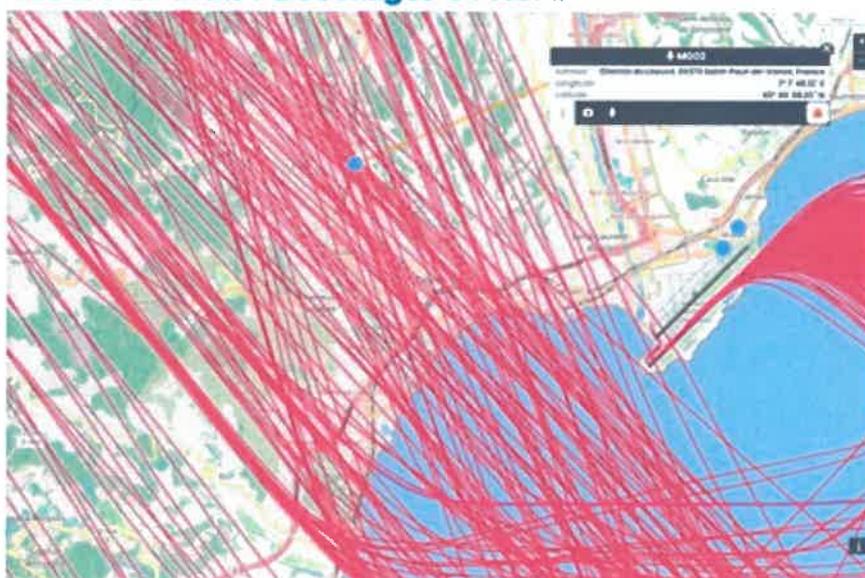
exemple de mesures de bruit – capteur mobile Villeneuve Loubet – Marina Baie des Anges

Une campagne de mesure de bruit a également été faite sur la commune de Saint Paul de Vence du 18 au 30 août.

### Campagne de mesure de bruit : Décollages 04 Nord

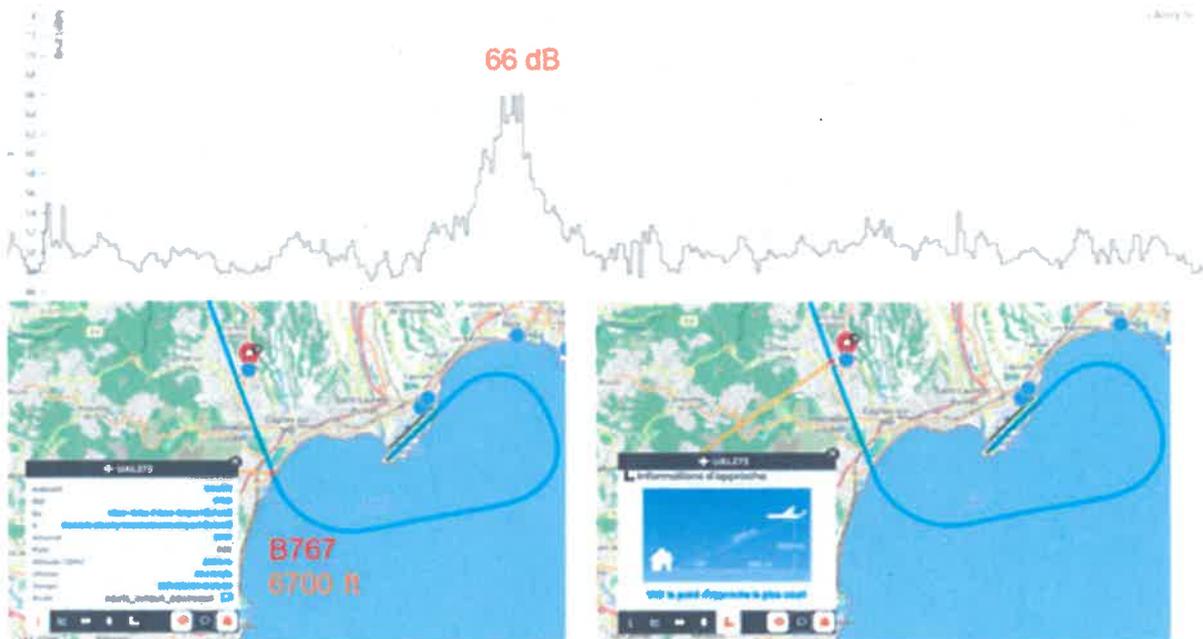
Saint Paul  
de Vence

Du 18 au 30 août



Résultats des mesures de bruit Saint Paul de Vence :

- Bruit avion moyen : 55,5 dB(A)
- Bruit fond moyen : 48,5 dB(A)
- Emergence : 7 dB (A)
- 20 % des D 04 Nord ont été mesurés par le capteur (large dispersion :  $r > 3$  km)
- 20 évènements sonores D 04 Nord en moyenne / jour (entre 6h et minuit)
- 95% des évènements sonores  $< 60$  dB(A)
- 8 évènements sonores  $> 60$  dB(A) : 6 bruits importants à cause du type avion / 2 bruits importants à cause de l'altitude basse
- Altitude moyenne : 10000 ft (altitude à la côte 8500 ft)



exemple de mesures de bruit – capteur mobile Saint-Paul de Vence

Conclusion pour les deux campagnes de mesure de bruit :

- Bruit avion relativement faible (mais émergence importante à St Paul de Vence puisque bruit de fond assez bas) ;
- Part des décollages bruyants faible ;
- Dispersion des trajectoires importante ;
- Pas de corrélation bruit – altitude évidente sur tous les évènements de la journée ;
- Un type avion bruyant (B767) ;
- Nombreuses autres sources de bruit (non aéronautiques) à Marina Baie des Anges.

Les résultats de ces campagnes de mesure ont été présentés en GT Bruit du 19 septembre, où tous les participants ont convenu au vu des statistiques que, le trafic, les trajectoires, les altitudes n'ont pas changé entre 2019 et 2023 à ces endroits.

Cependant, ACA a continué à investiguer pour savoir quel critère fait que les riverains ressentent le bruit de manière plus importante en 2023 qu'en 2019.

Les actions et recherches suivantes ont ainsi été décidées :

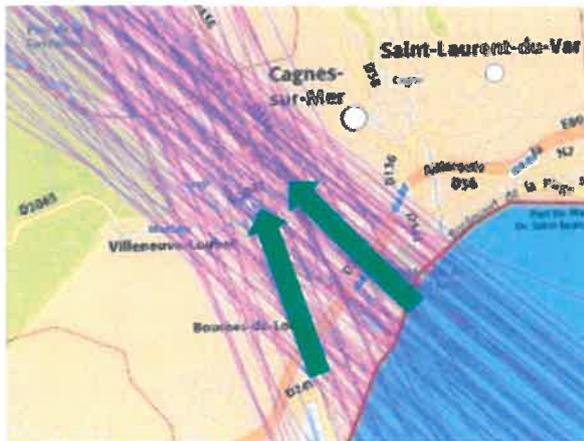
- **Accentuer le contrôle et la sensibilisation pour éviter toutes les trajectoires avec une altitude < 7000 ft à la côte, surtout tôt le matin et tard le soir (raccourcis) ;**
- **Fournir un comparatif 2019/2023 sur le cap des avions au niveau de Villeneuve-Loubet (modification du bruit suivant l'axe de vol ?) ;**
- **Fournir les données sur les économies de CO2 faites avec le changement de mars 2022 ;**
- **Fournir les résultats sur l'expérimentation des procédures moindre bruit NADP 1 et 2 ;**
- **Fournir un comparatif 2019/2023 des catégories d'avions et des programmes été (périodes de pointe).**

Concernant le **comparatif 2019/2023 sur le cap des avions au niveau de Villeneuve-Loubet**, Mme BONNEVAL (SNA), indique qu'avec les chiffres qui ont été présentés au dernier GT Bruit on arrive à la conclusion que sur les barreaux qui avaient été choisis au niveau de Marina Baie des Anges et du village de Villeneuve-Loubet, on avait quasiment le même pourcentage de passage des avions entre le trafic 2019 et 2023, avec une altitude moyenne identique.

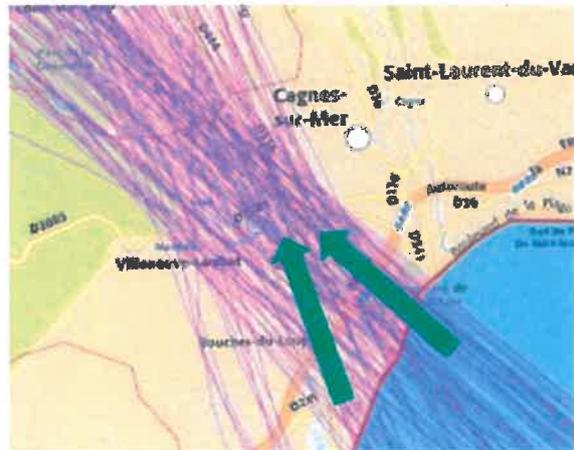
La piste d'un effet de résonance dans les vallées, dû au décalage des traits a donc été étudiée, mais en comparant les chevelus ci-dessous entre des journées au trafic comparable en 2019 et 2023, on constate qu'il n'y a pas de différence à ce niveau qui pourrait expliquer la gêne plus importante ressentie en 2023.

#### Décollages 04 Nord- CR GT 19/09

- Fournir un comparatif 2019/2023 sur le cap des avions au niveau de Villeneuve -Loubet (modification du bruit suivant l'axe de vol ?)



5 j en 2019 : 107 vols



7 j en 2023 : 114 vols

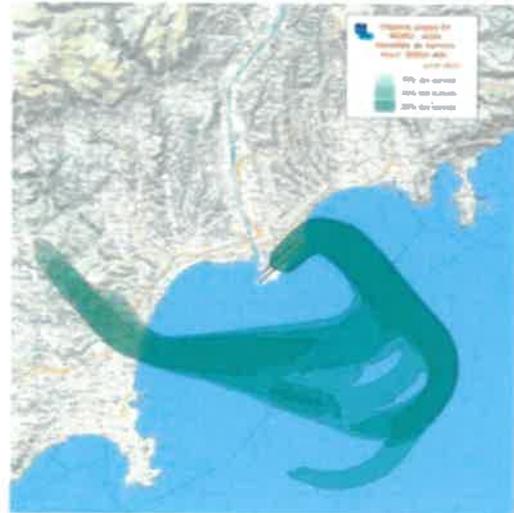
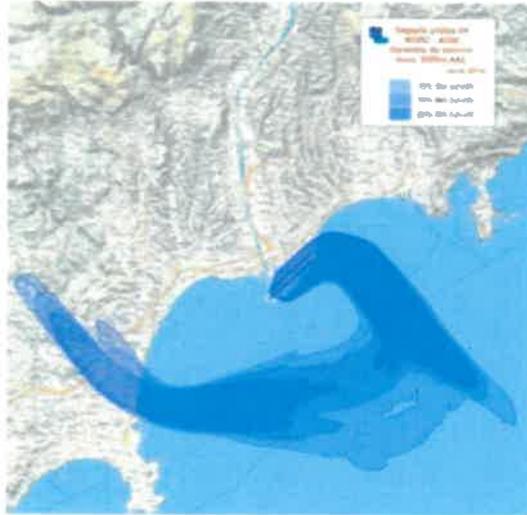


Concernant les **données sur les économies de CO2 réalisées**, Mme BONNEVAL rappelle que lors de la modification des départs, cette trajectoire a été optimisée pour répondre à la réduction des nuisances sonores, mais également à la demande au niveau européen et mondial de baisse d'émissions de CO2.

La mission Environnement de la DSNA n'est pas en mesure de fournir avec ses systèmes les gains en CO2 réalisés. On peut toutefois comparer le trafic entre avril 2019 et avril 2022 par type d'avion A320 qui est le plus fréquent à Nice. On voit qu'il n'y a pas de modification flagrante, si ce n'est un décalage vers le Nord au niveau de Vaugrenier.

## Décollages 04 Nord- CR GT 19/09

- Fournir les données de la mission environnement DSNA sur les économies de CO2 faites avec le changement de mars 2022



III

On peut également faire un comparatif avril 2019 (en bleu) et avril 2022 (en vert) sur les vols qui ont effectué un départ complet avec passage par le point codé sur la côte (environ 10 % du trafic) ; on retrouve les mêmes résultats que ceux escomptés lors de la présentation initiale du projet en décembre 2021 : il y a un décalage de trajectoire entre le chevelu bleu et le vert sur les 10 % de vols qui effectuent ce départ complet.



III

Pour répondre à la demande « **Fournir les résultats sur l'expérimentation des procédures moindre bruit NADP 1 et 2** », le SNA a travaillé avec Air France sur une étude de gain possible au niveau du bruit en changeant de procédure moindre nuisance au départ.

Pour mémoire :     NADP 1 : Moins de bruit proche de l'aéroport  
                          NADP 2 : Moins de bruit à distance de l'aéroport

Air France a fourni des résultats intéressants en termes de performance d'altitude et de consommation sur différents scénarii, avec la trajectoire complète NADP 1 et NADP 2, la directe qui serait donnée à partir de 4000 pieds en NADP 1 et NADP 2, la levée de la contrainte de vitesse.

Pour le moment Air France ne nous autorise pas à diffuser ces résultats, mais le SNA serait prêt à faire une expérimentation pour passer en NADP 2 et faire un comparatif de bruit enregistré sur une période donnée.

Concernant le **comparatif 2019/2023 des catégories d'avions et des programmes été (périodes de pointe)**, M. JANIN présente les résultats de l'étude sur les mois de mai à août pour les années 2019 et 2023 :

- La répartition par catégorie d'avions (moyens et gros porteurs) est stable entre 2019 et 2023
- La flotte est stable entre 2019 et 2023 : les principaux avions restent les mêmes (top 5 identique en 2019 et 2023)
- 1 type avion est beaucoup plus présent en 2023 : E 190 mais il n'est pas dans les avions bruyants relevés dans les campagnes de mesures
- Le maximum horaire moyen 2023 est équivalent à celui de 2019 mais plus tôt dans la journée : tranche 9h-10h, au lieu de la tranche 12h-13h en 2019
- La part des gros porteurs est stable mais plus importante en cœur de journée (8h-17h) en 2023.

Il y avait plus de gros porteurs en début et fin de journée en 2019

*En réponse à M. JAUFFRET (Association Groules et Vaugrenier) qui demande s'il est possible d'imposer aux avions les plus bruyants une trajectoire à une altitude plus importante lors de leur passage à la côte, Mme BONNEVAL indique qu'historiquement cela se faisait car la flotte était composée d'avions avec des performances diverses, il existait donc une procédure « départ Nord » spécifique pour garantir le respect des contraintes environnementales par les avions peu performants.*

*Actuellement les départs à 7000 pieds à la côte ont été conçus pour prendre en compte les avions à performance basse.*

*M. GOLDNADEL (Président Aéroports de la Côte d'Azur) remarque que de nombreuses pistes ont été explorées, sans résultats probants, pour tenter d'expliquer le sentiment qu'il y a plus de nuisances en 2023 qu'en 2019, et qu'il faut également rappeler que la crise COVID entre 2019 et 2022 a entraîné une forte baisse du trafic.*

*Par ailleurs, concernant le type avion plus bruyant qui ressort, il est compliqué de créer une procédure pour un ou deux vols par jour, on continuera donc de travailler avec la compagnie pour voir si l'on peut améliorer la performance mais on l'a vu dans les tests réalisés, à part ce point, on reste dans un spectre de bruit qui est comparable à la flotte moyenne qui opère sur l'aéroport.*

À noter également que de nouveaux avions apparaissent, le E 190, et prochainement l'A220, qui vont améliorer la performance globale sur la plateforme.

M. TREILLE (Association CAPSSSA) précise que ce n'est pas un sentiment, c'est une réalité. Les gens ne comprennent pas pourquoi les mêmes trajectoires qu'il y a trois ans sont plus bruyantes notamment depuis quelques mois, et il est difficile de ne pas pouvoir l'expliquer.

M. GOLDNADEL estime que l'on peut au moins acter le travail réalisé qui fait apparaître qu'il n'y a pas de changement de trajectoire ni d'altitude, pas de changement de flotte avions, il n'y a pas de changement au niveau des périodes de pointe ni même de niveau de trafic global.

Il précise que le fait de parler de « sentiment » n'est pas un jugement négatif vis-à-vis des riverains, mais il faut bien avouer qu'on ne trouve pas d'éléments factuels qui démontrent que le bruit émis aujourd'hui est plus important que celui de 2019.

M. JOVER (Mairie de Villeneuve-Loubet et CASA) remercie pour cette présentation, mais indique que sur le terrain la réalité est toute autre.

Sur le chevelu présenté sur une des diapositives on voit que le trafic a été décalé vers Cagnes-sur-Mer, Villeneuve-Loubet et Biot ; lors du dernier GT Bruit il a été confirmé qu'il y a également du bruit sur la Colle-sur-Loup et Saint-Paul de Vence. Le problème est qu'il n'y a pas d'enregistrement de bruit pour l'année 2019 pour faire des comparatifs.

Il rappelle également que des mesures de bruit devaient être réalisées sur Vaugrenier et les Maurettes, car sur certains quartiers il y a beaucoup de plaintes, et sur le village de Villeneuve-Loubet on retrouve le même phénomène que sur Saint-Paul de Vence.

D'autre part, on ne peut pas dire qu'il n'y a pas d'aéronefs qui créent des nuisances, puisqu'on sait très bien que les gros porteurs sont la cause du problème, qu'il y en a plus qu'un par jour, et que les avions se suivent l'un derrière l'autre.

Sur ce point Mme BONNEVAL précise que la cadence au départ n'a pas changé, on est toujours à deux minutes au décollage ce qui crée des chevelus très variés, et avec l'étude des barreaux on a vu qu'il n'y a pas de différence notable. Là où on peut améliorer la situation est sur le respect des 7000 pieds à la côte, puisqu'il y a quelques cas, 1 à 2 % des vols qui ne respectent pas, et que l'on doit tendre vers 0.

M. LUCA (Maire de Villeneuve-Loubet) indique que les chevelus montrent bien que le décalage du Fort Carré vers Marineland et Vaugrenier implique que les populations voient et entendent des avions qu'ils n'avaient pas auparavant, c'est un phénomène nouveau qui surprend, notamment sur Villeneuve village, secteur du château et les Esperes.

Il ne conteste pas les résultats des mesures de bruit qui sont présentés en toute transparence et ne montrent rien d'anormal, mais on ne peut pas mettre en doute la parole des administrés qui ressentent des nuisances nouvelles, qu'il a lui-même constatées, il faut essayer de comprendre ce phénomène.

Mme BONNEVAL confirme que le trafic entre le Fort Carré et Vaugrenier a été reporté sur Vaugrenier, comme cela avait été présenté en CCE il y a deux ans, avec information sur les populations impactées et la garantie du passage à 7000 pieds.

Tous les enregistrements montrent la même quantité de trafic, les mêmes cadences au départ, les mêmes chevelus avec les mêmes caps, ce qui n'explique pas la gêne perçue.

M. GOLDNADEL précise une nouvelle fois qu'il n'y a aucun jugement négatif envers la perception de gêne des riverains et que les différentes actions menées pour tenter de trouver une explication, et présentées en groupe de travail et en Commission le démontrent ; bien sûr on peut continuer à investiguer, mais on arrive au bout des pistes possibles d'explication.

Mme BONNEVAL présente les enregistrements de survols au-dessus de Marina, Villeneuve-Loubet et la Colle-sur-Loup entre 2019 et 2023 qui montrent qu'il n'y a pas de différences majeures concernant le nombre de vols et l'altitude moyenne de passage.

### Décollages Nord

	Altitude (ft) Marina	Altitude (ft) Villeneuve-Loubet	Altitude (ft) La Colle sur Loup
été 2019	8800	10400	11400
été 2023 (été 2023 plus chaud)	9800	10300	11400
	Nbre / j Marina	Nbre / j Villeneuve-Loubet	Nbre / j La Colle sur Loup
été 2019	14	16	33
été 2023	18	15	32



Mme BENASSAYAG (Vice-Présidente du Conseil Départemental) habite Villeneuve-Loubet depuis 50 ans, et constate également des nuisances depuis 2022 qui n'existaient pas auparavant.

Ce que confirme Mme ELLIS, qui avait déjà alerté la Commission en 2021 à ce sujet.

Pour M. JOVER, le but de cette procédure étant initialement de faire des économies de GES, on peut difficilement expliquer la suppression du couloir entre le Fort Carré et Vaugrenier.

Pourquoi ne pas revenir à une trajectoire jusqu'au Fort Carré en maintenant le décollage plus serré ?

Pour conclure ce point M. LEFEBVRE indique que la question reste posée.

**Il propose de poursuivre avec les autres points à l'ordre du jour, et remercie les participants qui sont arrivés en cours de réunion, et qui permettent d'atteindre le quorum, et donc de présenter le point qui sera soumis au vote.**

- **Point d'avancement procédures RNP AR et CDO**

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Échéance	Objectifs	Indicateur (avec cible si pertinent)	Point d'avancement CCE septembre 2022
O3	Publication de procédures RNP AR	SNA/SE2023		- Arrivées en piste 04 : réduire le taux de procédures survols d'Antibes - Arrivées en piste 22 : diminuer la dispersion à proximité de la ville de Nice	Publication des	Présentation projet RNP AR 22 : avis favorable CCE 17/01/23
O5	Modification de la procédure CDO	SNA/SE2023		Optimiser la procédure de descente continue et augmenter son utilisation	- Publication de la nouvelle procédure - Suivi du taux d'utilisation (toutes CDO confondues)	Point d'information prévue en CCE début 2023 pour une phase d'expérimentation

Mme BONNEVAL rappelle que ce nouveau type de procédure permet des atterrissages courbes même par conditions météorologiques défavorables, ce qui n'est actuellement pas possible, puisqu'en configuration piste 22 (atterrissage par Nice) les minima actuellement applicables pour pouvoir se poser sont de 5 km de visibilité et de 1200 pieds (environ 400 mètres) de plafond.

Pour améliorer l'accessibilité de l'aéroport par vent d'ouest il a été décidé de se lancer dans ce nouveau type de procédure « RNP AR 22 », qui fournit aux avions équipés un guidage très précis avec des courbes en finale.

La publication de cette procédure est prévue au 21 mars 2024, car elle est associée à des travaux plate-forme avec une modification des lampes papi.

**RNP AR 22 : A partir du 21 mars 2024**

- Guidage vertical et latéral plus précis
- Atterrissage possible par mauvais temps



Limitation des remises de gaz et détournement vers d'autres aéroports

- Peu d'aéronefs autorisés à ce jour



Il s'agit d'un point d'avancement sur ce projet novateur. Le gain pour l'aéroport est de ne plus dérouter d'avions dès qu'il y a des nuages dans la baie avec du vent d'Ouest, ce qui va également limiter le nombre de remises de gaz, donc des gains pour la sécurité et l'accessibilité.

Le projet touche à sa fin, mais pour le moment seulement 10 % des avions sont équipés pour voler cette trajectoire, donc le trafic suivra majoritairement la procédure d'arrivée standard « RNP D suivie de la VPT ».

Le second projet qui répond aux objectifs de gains en émissions de gaz à effet de serre est l'expérimentation du CDO « Continuous Descent Operation », qui permet aux pilotes de réaliser des descentes sans palier et sans poussée moteur, réduisant la consommation et les nuisances sonores.

### Expérimentation CDO



Rappel :

- CDO : ContinuousDescentOperation
- Branches publiées avant l'axe final (ici entourées en jaune)
- Permettent aux pilotes de réaliser des descentes sans palier et sans poussée moteur consommation et nuisances sonores réduites.

Nice fait partie des terrains qui ont une expérimentation en cours sur ce point. Un bilan sera fait en fin d'hiver où l'on attend des résultats assez probants sur le plan environnemental.

### Révision des cartes stratégiques de bruit – pour Avis

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Échéance	Objectifs	Indicateur (avec cible si pertinent)	Point d'avancement CCE septembre 2022
P1	Étude d'opportunité de révision du Plan de Gêne Sonore (PGS)	DSAC/SE	2023	Favoriser l'accès à l'aide à l'insonorisation pour les riverains les plus exposés aux nuisances sonores dues au trafic aérien	Nombre de logements supplémentaires à insonoriser	à lancer en 2023 avec estimation trafic 2024

M. FIORIO (DGAC Sud Est) rappelle le contexte de cette révision qui s'inscrit dans un cadre réglementaire. Il rappelle que les cartes révisées ainsi qu'une note explicative ont été adressées aux membres de la Commission avant la réunion.

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 au niveau des grandes agglomérations et infrastructures de transport. 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 trafic à 15 / 20 ans en journée et de nuit)
- Les CSB présentent un état des lieux du bruit
- Les CSB ne sont pas des documents imposant des contraintes

Les CSB actuellement en vigueur à Nice Côte d'Azur ont été validées lors de la CCE du 9 décembre 2020 et approuvées par arrêté préfectoral du **24 décembre 2020**

### 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 **31 août 2022**

### 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 <sup>ère</sup> échéance	2005	2007	2008
2 <sup>ème</sup> échéance	2010	2012	2013
3 <sup>ème</sup> échéance	2015	2017	2018
4 <sup>ème</sup> échéance	2020	2022	2024

Pour l'aéroport de Nice, il s'agit désormais de répondre à la 4<sup>ème</sup> échéance. Du fait des difficultés pour définir les projections de trafic suite à la période Covid, la réalisation des CSB a été retardée d'une année.

### Échéances prises en compte SR / LT

La situation de référence (SR) : prise en compte des hypothèses de trafic de l'année **2024** en cohérence avec le projet de révision du Plan de Gêne Sonore (PGS)

Pour le long terme (LT) : prise en compte des hypothèses de trafic à horizon **2040**



## REVISION CSB

### Hypothèses CSB SR (2024) et LT (2040)

#### ➤ Trajectoires :

- Trajectoires IFR moyennes issues des traces radars de 2019
- Dispersions à partir de l'enveloppe du flux considéré
- Cohérence vérifiée avec flux actuels (départs GNSS) et modifications à venir (arrivées en piste 22)

#### ➤ Utilisation procédures et pistes

	CT 2024	LT 2040
RNP A	69,70%	76%
RNP Z	15,60%	5%
RNP D	14,70%	17%

N.B: pour 2024 prise en compte des taux 2022

		2024	2040
ARR	RWY04L	72,00%	71,00%
	RWY04R	13,30%	12,00%
	RWY22L	3,20%	4,00%
	RWY22R	11,50%	13,00%
DEP	RWY04L	2,90%	2,00%
	RWY04R	82,40%	81,00%
	RWY22L	14,30%	16,30%
	RWY22R	0,40%	0,70%



## REVISION CSB

### Hypothèses CSB SR (2024) et LT (2040)

#### ➤ Données de trafic et répartition J/S/N :

##### ▪ CSB CT (Hypothèse 2024) :

Type trafic	Nombre annuel	Répartition Jour / Soir / Nuit		
		J	S	N
Avions	147 637	72,30%	21,00%	6,70%
Helicoptères	24 748	97,10%	2,60%	0,30%

Même volumétrie que 2019

##### ▪ CSB LT (hypothèse 2040) :

Type trafic	Nombre annuel	Répartition Jour / Soir / Nuit		
		J	S	N
Avions	199 103	71,90%	21,50%	6,60%
Helicoptères	27 072	96,80%	3,30%	0,20%

Rapprochement avec volumétrie CSB LT actuelle (= PEB 2005)

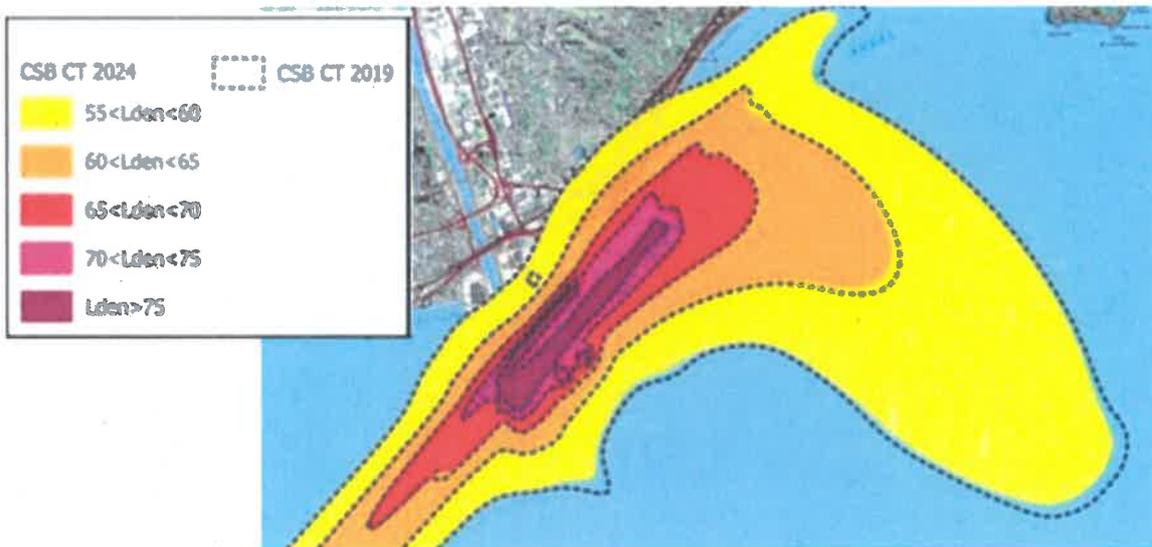
N.B.: Données d'entrée = prévisionnel passagers + projections évolution capacité flottes et taux de remplissage

Pour les cartes révisées CSB SR (2024) en Lden et Ln, les courbes simulées pour 2024 sont identiques aux courbes 2019.



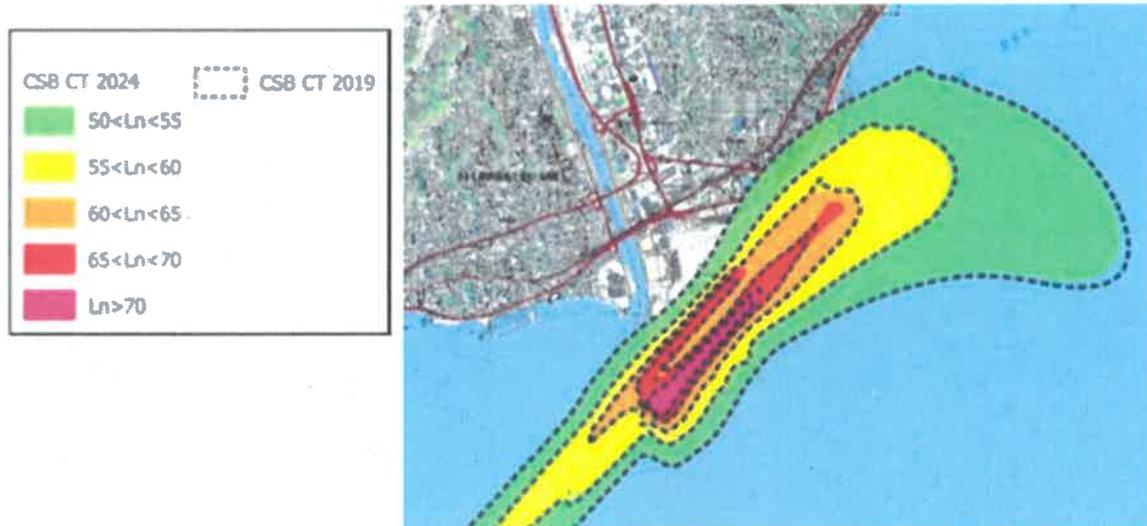
## CARTES STRATÉGIQUES DU BRUIT RÉVISÉES

### Situation de référence en Lden



## CARTES STRATÉGIQUES DU BRUIT RÉVISÉES

### Situation de référence en Ln



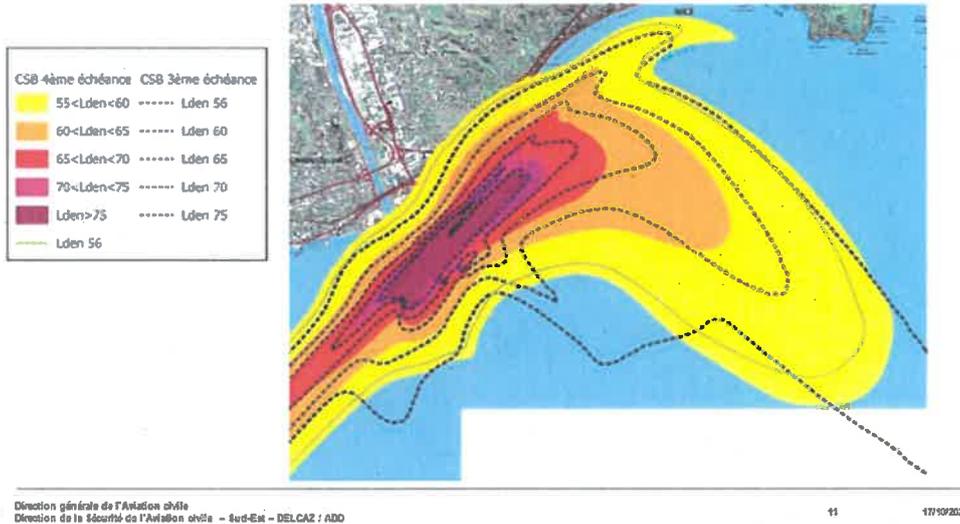
La CSB LT (2040) est comparée à la CSB LT actuellement applicable qui correspond au PEB en vigueur qui avait retenu en limite l'indice Lden 56 qui allait moins loin que l'indice actuel.

Si l'on compare avec des indices comparables, il y a environ 100 mètres d'écart entre la carte actuellement applicable et la nouvelle.



## CARTES STRATÉGIQUES DU BRUIT RÉVISÉES

### Situation long terme en Lden



Sur la carte long terme en Ln, les indices sont les mêmes, on voit l'écart entre la zone verte et le trait en pointillé qui représente la carte actuellement en vigueur.



## CARTES STRATÉGIQUES DU BRUIT RÉVISÉES

### Situation long terme en Ln



Mme BAILET (Métropole Nice Côte d'Azur) remarque que dans la note explicative, il y a une augmentation significative du nombre de logements touchés, est-ce lié à une augmentation du trafic ou à l'urbanisation des quartiers ?

M. FIORIO répond que les hypothèses de procédures et d'utilisation des pistes étant quasiment identiques, la différence est liée à la variation entre le trafic actuel et la projection de trafic sur 2040 ; à noter que le trafic reste contenu, et les simulations sont très proches de celles faites il y a une quinzaine d'années dans le cadre de la réalisation du PEB.

A la vue de ces cartes les projections ne montrent pas une forte dégradation en terme de courbe de bruit, les impacts sont relevés essentiellement sur les quartiers proches de l'aéroport qui sont très urbanisés, ce qui explique malgré le décalage limité des courbes de bruit l'augmentation des logements et de la population impactés. Cependant, la plupart des logements de ces quartiers font partie du Plan de Gêne Sonore (PGS) qui aide à l'insonorisation, d'où le processus engagé de révision du PGS présenté dans le point suivant.

Mme BENASSAYAG demande s'il existe une étude sur le nombre de logements concernés au niveau du département, pour les autres communes que Nice, qui sont également impactées par le bruit.

M. FIORIO rappelle que les cartes de bruit sont élaborées en application de la réglementation européenne ; les résultats de modélisation trafic ne montrent pas d'impact en dehors des zones proches de l'aéroport. On peut aller plus loin avec le PEB qui ajoute une zone de bruit supplémentaire qui va jusqu'à l'indice 50, mais qui ne va pas au-delà de Nice, Saint-Laurent du Var et Antibes.

M. LEFEBVRE confirme que l'on est dans l'application d'un cadre réglementaire précis, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas de bruit dans les autres communes, mais les normes et les seuils sont fixés par la réglementation européenne.

M. FIORIO rappelle que ces cartes si elles sont acceptées par la Commission, serviront de base à la révision du PPBE qui permettra ensuite de définir des actions pour maîtriser le bruit autour de l'aéroport ; cette prochaine étape sera présentée en Commission en 2024 ou 2025.

**M. LEFEBVRE propose de passer au vote de ce point.**

**Il n'y a pas d'oppositions, pas d'abstentions, le point « Révision des cartes stratégiques de bruit » est adopté à l'unanimité.**

## Présentation de la démarche de révision du Plan de Gêne Sonore

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Échéance	Objectifs	Indicateur (avec cible si pertinent)	Point d'avancement CCE septembre 2022
P1	Etude d'opportunité de révision du Plan de Gêne Sonore (PGS)	DSAC/SE	2023	Favoriser l'accès à l'aide à l'insonorisation pour les riverains les plus exposés aux nuisances sonores dues au trafic aérien	Nombre de logements supplémentaires à insonoriser	à lancer en 2023 avec estimation trafic 2024

M. FIORIO rappelle le contexte de ce point qui fera l'objet d'une validation par la Commission Consultative de l'Aide aux Riverains.

- Le plan de gêne sonore (PGS) de l'aéroport de Nice a été approuvé par arrêté préfectoral du 30 décembre 2010. Il a été réalisé sur la base des hypothèses de trafic pour l'année 2011 ;
- La CSB SR 2019 a montré la pertinence de sa révision ;
- Le PGS étant élaboré sur la base des hypothèses de trafic de l'année N+1, les impacts de la crise sanitaire ont conduit à retarder sa révision ;
- La reprise actuelle permet d'avoir des perspectives 2024 équivalentes à 2019 ;
- Révision des CSB court terme réalisée à horizon 2024 pour cohérence avec révision PGS (mêmes hypothèses que CSB situation de référence).

Les étapes de la démarche de révision :

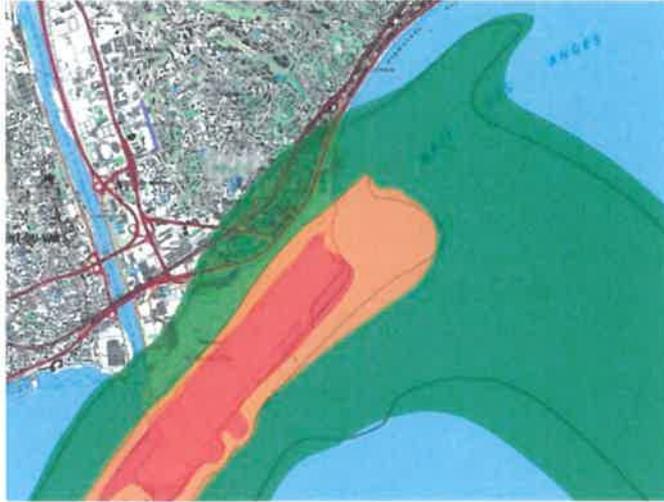
- Réalisation du projet de PGS :
- Consultation des communes concernées Nice et Saint-Laurent du Var (pour la zone de Cap 3000), (2 mois à compter de la date de saisine par le Préfet coordonnateur) :
- Avis de l'ACNUSA qui recueille au préalable l'avis de la CCAR :
- Arrêté d'approbation et publication.

Nous sommes au tout début du projet puisque les communes de Nice et Saint-Laurent du Var ont été saisies la semaine précédant la réunion de ce jour.

Le projet de PGS est présenté sur les cartes ci-après, le trait plein correspond au PGS actuel. Le futur PGS s'étend au Nord d'environ 100 mètres, ce qui permettrait d'augmenter la zone d'aide à l'insonorisation pour les logements éligibles. En effet, nous sommes en zone D du PEB, ce qui signifie que les constructions récentes de cette zone doivent répondre aux normes d'isolation acoustiques.

Ce point est uniquement pour information de la Commission, car c'est la Commission Consultative d'Aide aux Riverains qui est compétente pour approuver le nouveau PGS, une réunion est donc à prévoir.

## Projet de PGS



## Projet de PGS



En réponse à M. JOVER qui demande quel est le niveau de bruit dans la zone verte sur la carte, et si l'on peut comparer avec le bruit sur Villeneuve-Loubet, M. FIORIO indique que l'on est à la limite 55 dB Lden.

Mais ce n'est pas le même indice que celui présenté en début de réunion, il ne s'agit pas d'un bruit instantané au passage d'un avion, mais d'un indice de modélisation ; et la modélisation ne montre pas d'impact sur d'autres communes que Nice et Saint-Laurent du Var pour le PGS.

Mme BENASSAYAG indique que la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis (CASA) a fait une demande concernant trois communes qui ont fait part de nuisances, et les études qui sont présentées n'en tiennent pas compte. La situation ayant évolué depuis 2011, il faudrait inclure les communes qui se plaignent. Elle demande si une enquête publique est prévue.

M. JANIN précise que dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) il y a bien des actions qui concernent les communes de la CASA, comme par exemple les mesures de bruit qui ont été réalisées. Pour les cartes stratégiques de bruit, le PEB et le PGS c'est la réglementation européenne qui s'applique, et ce qui ressort est que seules les communes de Nice et Saint-Laurent du Var sont touchées, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas de bruit ailleurs, et que les plaintes ne sont pas traitées.

M. MARTIN (Mairie de Cannes) indique qu'il convient d'être vigilant et tenir compte de la gêne ressentie dans toutes les communes, mêmes celles qui sont moins impactées que Nice ou Saint-Laurent du Var.

**Présentation par l'ACNUSA de son rapport annuel :** (cf présentation en pj)

Le rapport complet est disponible sur le site de l'ACNUSA <https://www.acnusa.fr>

Le Président LEBLANC présente une synthèse du rapport annuel 2023 de l'ACNUSA, qui reprend les points suivants :

- Le contexte dans lequel le rapport a été rédigé ;
- La confiance des territoires passe par le respect des règles de restriction d'exploitation des aéroports ;
- Une feuille de route partagée par les parties prenantes est nécessaire pour progresser ;
- Mobiliser de manière optimale les quatre leviers de réduction des émissions ;
- Suivre et contrôler le respect des engagements et des règles ;
- Focus - nuisances des hélicoptères ;
- Focus - aviation d'affaires ;
- Focus - nuisances sonores de l'aviation légère ;
- Les chiffres clés de la gestion de l'ACNUSA ;
- Les recommandations : au-delà des recommandations adressées aux acteurs locaux, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a produit des recommandations d'ordre législatif.

L'ACNUSA recommande notamment au Gouvernement et au Parlement de :

- Moderniser et simplifier le cadre législatif de l'exercice des pouvoirs de sanctions (article L 6361-5 à 14 du Code des transports) ;
- Modifier l'objectif concernant les émissions atmosphériques. Il ne s'agit plus de savoir si ces émissions ont un impact sur la santé et le climat mais de réduire ces émissions (article L 6361-6 du Code des transports) ;
- Actualiser les fondements de ses missions consultatives (lien en bas de page) ;
- Renforcer les possibilités de contrôle du respect des engagements (article L 6361-7 du Code des transports) ;
- Moderniser les fondements législatifs des plans et programmes, afin de rendre les plans d'exposition au bruit, les plans de gêne sonore et les plans de prévention du bruit dans l'environnement des aéroports plus efficaces.

*M. JOVER remercie l'ACNUSA pour cette présentation. Il a récemment participé à un webinaire ATMOSDUD avec une présentation très intéressante de l'ACNUSA, et regrette que cette Autorité ne participe pas plus souvent à des débats en dehors des Commissions Consultatives Environnement.*

*M. LEBLANC répond que l'Autorité a été créée pour faciliter le débat et pour donner des avis, mais sa petite équipe n'est pas dimensionnée pour avoir de multiples antennes.*

*Concernant le sondage auprès de collectivités évoqué par M. JOVER, M. LEBLANC précise qu'il s'agit d'une démarche d'évaluation de politique publique sur l'évaluation de la contribution de l'ACNUSA à la mise en œuvre des politiques de réduction des nuisances aéroportuaires.*

Pour clôturer la réunion, M. LEFEBVRE remercie l'ensemble des participants pour la qualité des échanges très riches.

Le Président de la Commission

  
Eric LEFEBVRE