



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ
PRÉFECTORAL N° 2023-1185**

**18 DEC. 2023
DU**

*Pour le préfet,
Le Secrétaire Général*



Philippe LOOS

Septembre 2023

Direction générale de l'Aviation civile

*Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est
Délégation Côte d'Azur
Division Aéroports et Développement Durable*

**Résumé non technique
relatif à la mise à jour des cartes stratégiques de bruit de l'aéroport de Nice
4^{ème} échéance**

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 en matière de cartographie du bruit.

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 Protection du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Les CSB se déclinent en 4 cartes réglementaires:

- 2 pour la situation de référence (CSB CT réalisées sur la base du trafic constaté ou prévu à court terme en journée et de nuit) ;
- 2 pour le long terme (CSB LT réalisées sur la base des prévisions de trafics à 15 / 20 ans en journée et de nuit).

L'obligation de révision tous les 5 ans s'inscrit dans un calendrier contraignant de publication 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 Côte d'Azur, il s'agit désormais de répondre à la 4^{ème} échéance. En raison des perturbations du trafic liées au Covid et à la difficulté de réaliser des simulations sur les évolutions de trafic à court et moyen terme, l'actualisation des CSB a été légèrement décalée par rapport à l'échéance prévue.

Lors de la précédente révision pour la 3^{ème} échéance, il avait été décidé de disposer d'une situation de référence basée sur le trafic de l'année 2019 et pour le long terme, du fait de l'impossibilité d'évaluer l'impact de la crise sanitaire et son impact économique sur le transport aérien, le choix avait été fait de reconduire les CSB long terme précédemment approuvées (CSB LT de 2007).

Avec la reprise du trafic aérien et une meilleure visibilité sur les perspectives d'évolution, il a été convenu d'établir les CSB CT sur les perspectives de trafic de l'année 2024 (les mêmes hypothèses pouvant ainsi également servir de base pour la révision du PGS) et d'établir les CSB LT sur la base du trafic projeté pour 2040. Cette révision permet ainsi d'obtenir une cartographie actualisée du bruit sur la situation actuelle et son évolution projetée à l'horizon 2040.

A noter que les CSB n'imposent pas de contraintes. Ce sont des documents permettant de réaliser un état des lieux du bruit autour de la plateforme et qui fondent la mise à jour du PPBE de l'aérodrome.

Hypothèses prise en compte :

• **Trajectographie :**

Pour les CSB CT et LT, les trajectoires des avions ont été modélisées à partir des données radar de l'année 2019. La dispersion latérale est calculée à partir de l'enveloppe du flux considéré. La cohérence de ces tracés a été vérifiée par rapport aux flux 2022.

Les trajectoires des hélicoptères ont été modélisées à partir des publications aéronautiques. Une dispersion latérale théorique a été appliquée.

Les taux suivants ont été utilisés pour les modélisation des procédures de circulation aérienne :

	CT 2024 (= taux 2022)	LT 2040
RNP A	69,70%	78%
RNP Z	15,60%	5%
RNP D	14,70%	17%

Les taux suivants ont été utilisés pour l'utilisation des pistes :

		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%

• **Trafic :**

Les hypothèses de trafic en mouvements ont été bâties par l'exploitant (ACA) en se basant sur un nombre de passagers prévisionnel en entrée, croisé avec les capacités en siège des appareils modulées des projections d'évolution des taux de remplissage moyens, ainsi que les données relatives aux nouvelles compagnies aériennes et à l'évolution de la typologie des flottes connues à date.

Il est à souligner que les hypothèses de trafic en mouvements ainsi construites :

- aboutissent à la même volumétrie en 2023 estimée pour 2024 que celle de 2019 présentée et validée en CCE du 09/12/2020 ;
- sont similaires en termes de volumétrie en 2023 pour 2040 à celles retenues en 2007 (mêmes hypothèses que le PEB de 2005) dont le maintien a également été présenté et validé en CCE du 09/12/2020. Il s'agit d'hypothèses conservatrices et protectrices.

CSB CT (Hypothèse 2024) : 172 385 mouvements totaux (avions + hélicoptères) répartis comme suit :

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

CSB LT (hypothèse 2040) : 226 175 mouvements totaux (avions + hélicoptères) répartis comme suit :

Type trafic	Nombre annuel	Répartition Jour / Soir / Nuit		
		J	S	N
Avions	199 103	71,90%	21,50%	6,60%
Hélicoptères	27 072	96,80%	3,00%	0,20%

Le Service technique de l'Aviation civile (STAC) a réalisé les modélisations sur la base des éléments ci-dessus et a transmis les nouvelles CSB (CT 2024 et LT 2040) avec une note d'accompagnement « 5039_V1_NCE Note technique CSB4 » du 16 juin 2023.

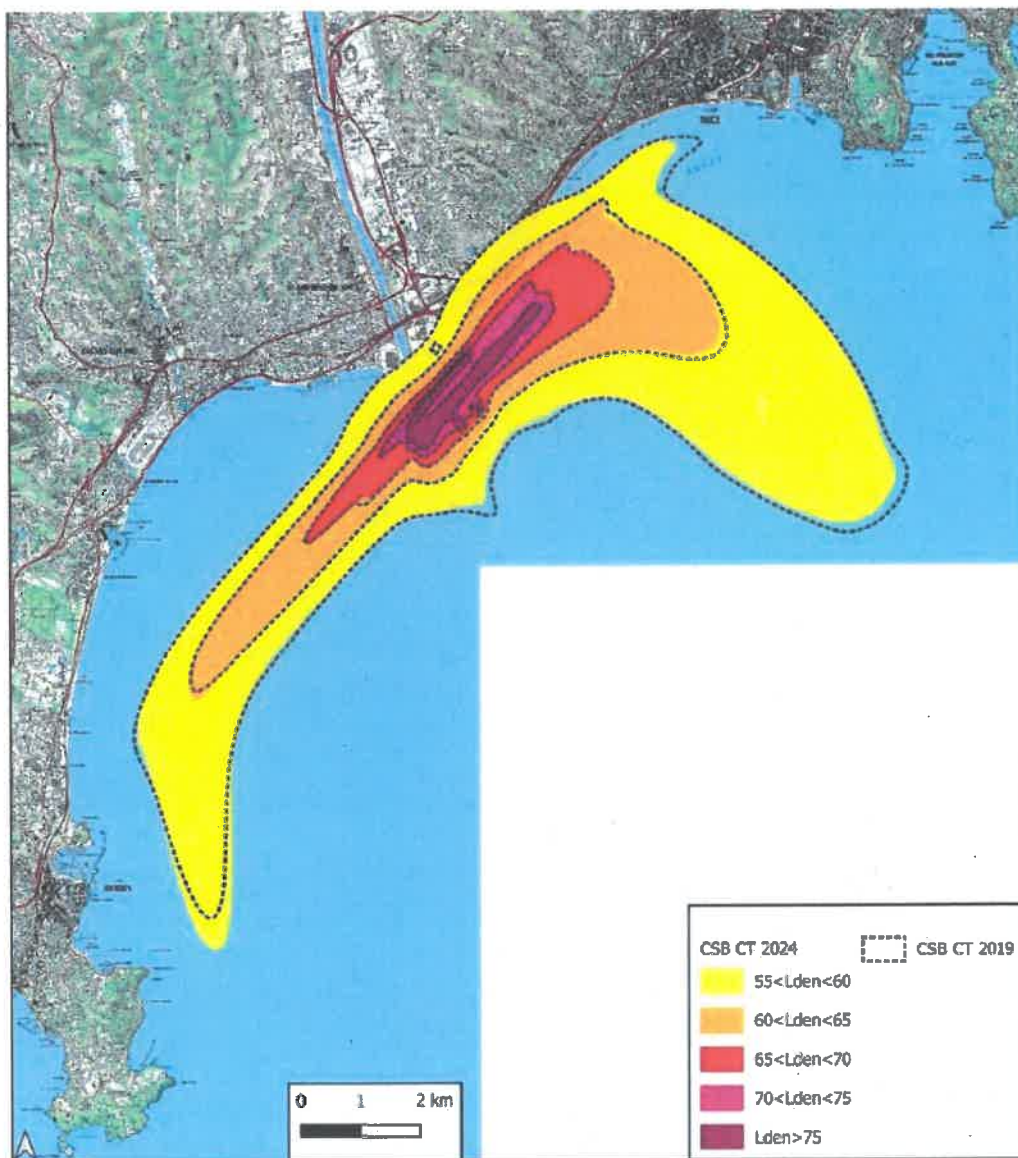
Le STAC a également produit une étude d'impact sur l'urbanisme avec des estimations de surface, de population exposée, et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés. Les bases de données utilisées par le STAC sont les suivantes :

- Contours IRIS au 1er janvier 2021 (source IGN)
- Fichiers Fonciers 2021 (source CEREMA)
- Population infra-communale 2019 publiée en octobre 2022 (source INSEE)
- Limites géographiques des communes : base admin-express

Ci-après les résultats pour les cartes suivantes :

- CSB CT 2024 Lden
- CSB CT 2024 Ln
- CSB LT 2040 Lden
- CSB LT 2040 Ln

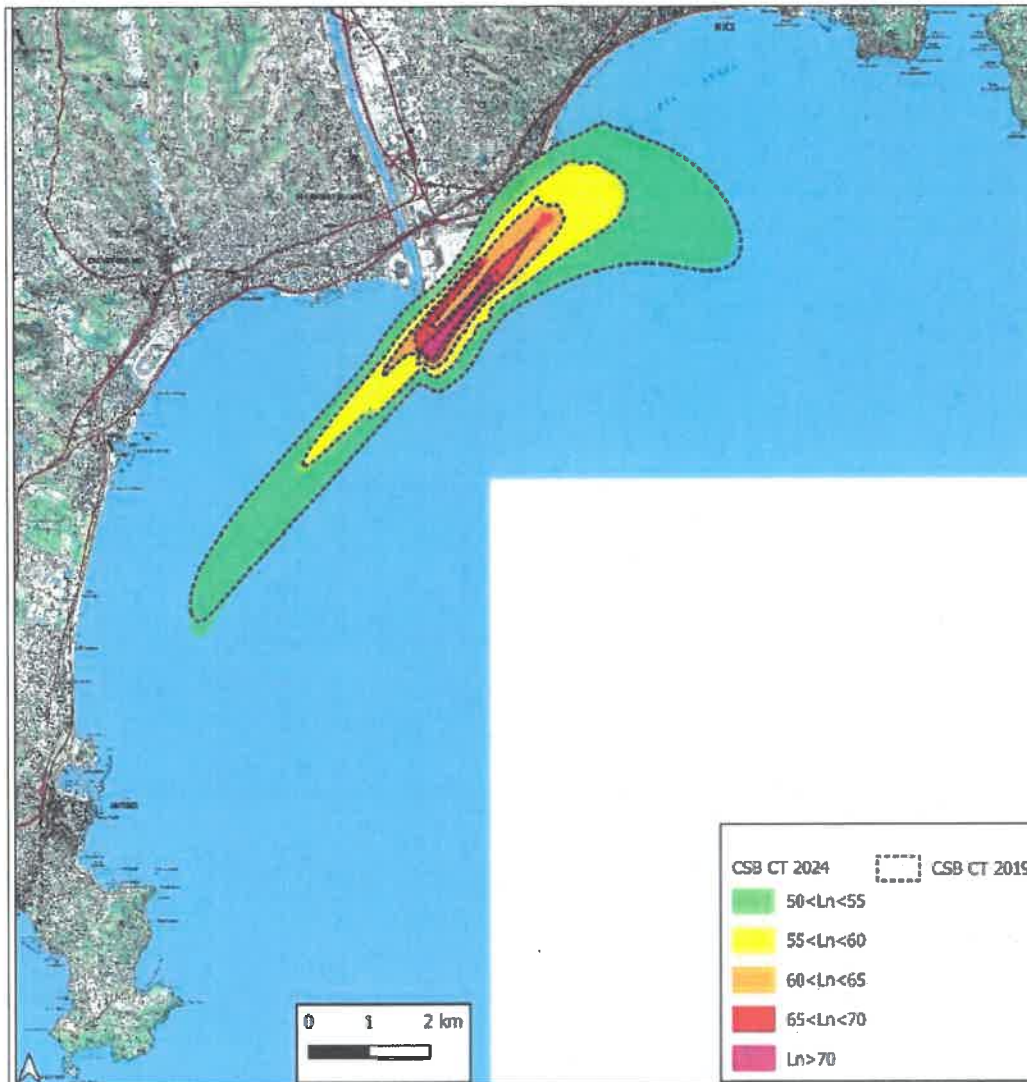
Superposition CSB CT 2024/2019 – Indice Lden



Estimation exposition - Lden

Plages d'indice Lden en dB(A)	Logements	Population	Surfaces (km ²)	Établissements d'enseignement et de santé
55 ≤ Lden < 60	6039	9627	1,42	4
60 ≤ Lden < 65	450	888	0,83	1
65 ≤ Lden < 70	0	0	0,59	0
70 ≤ Lden < 75	0	0	1,01	0
Lden ≥ 75	0	0	0,9	0
Total	6489	10515	4,76	5

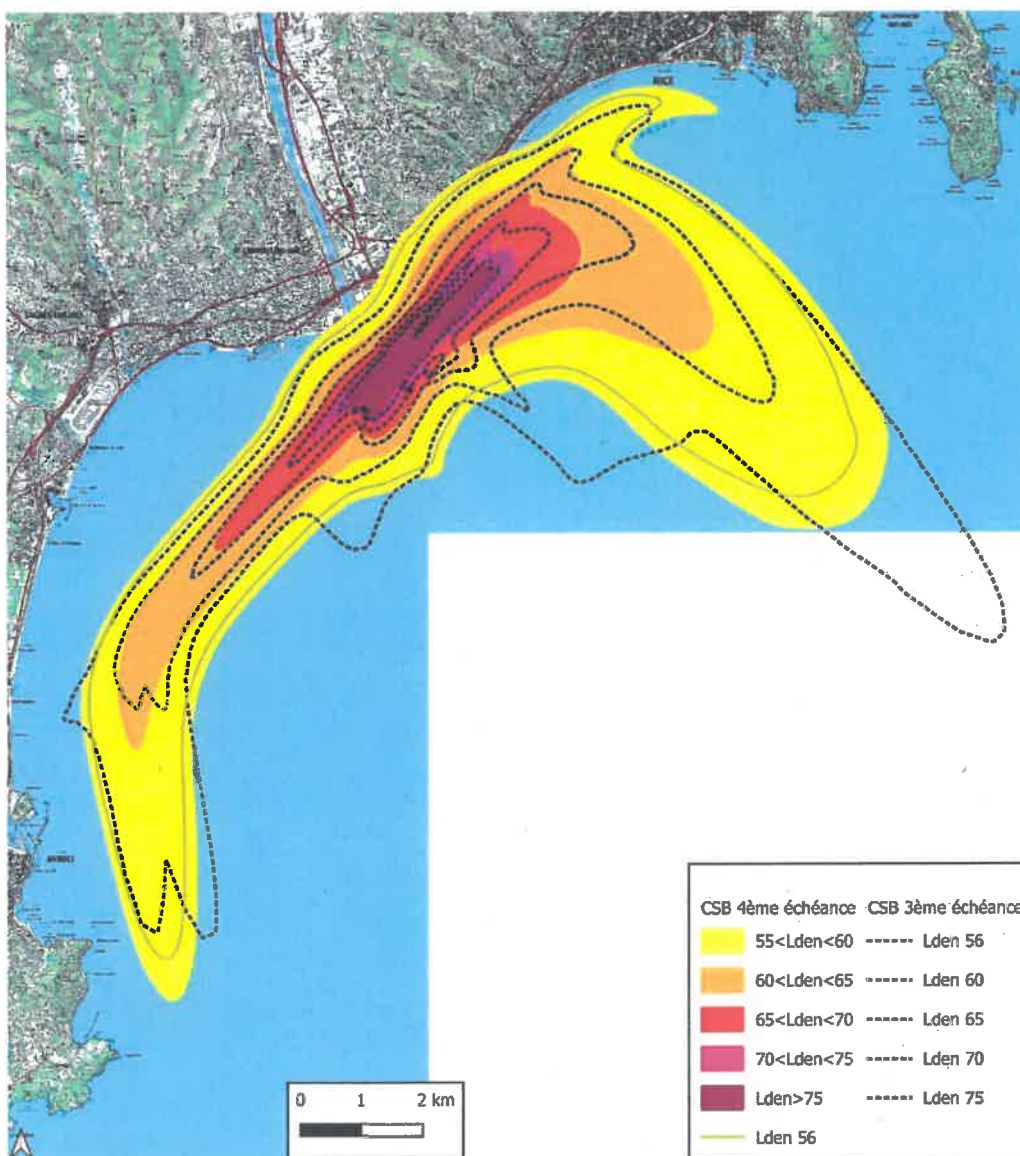
Superposition CSB CT 2024/2019 - Indice Ln



Estimation exposition - Ln

Plages d'indice Ln en dB(A)	Logements	Population	Surfaces (km ²)	Établissements d'enseignement et de santé
50 ≤ Lden < 55	449	886	0,87	1
55 ≤ Lden < 60	0	0	0,69	0
60 ≤ Lden < 65	0	0	0,92	0
65 ≤ Lden < 70	0	0	0,57	0
Lden ≥ 70	0	0	0,25	0
Total	449	886	3,29	1

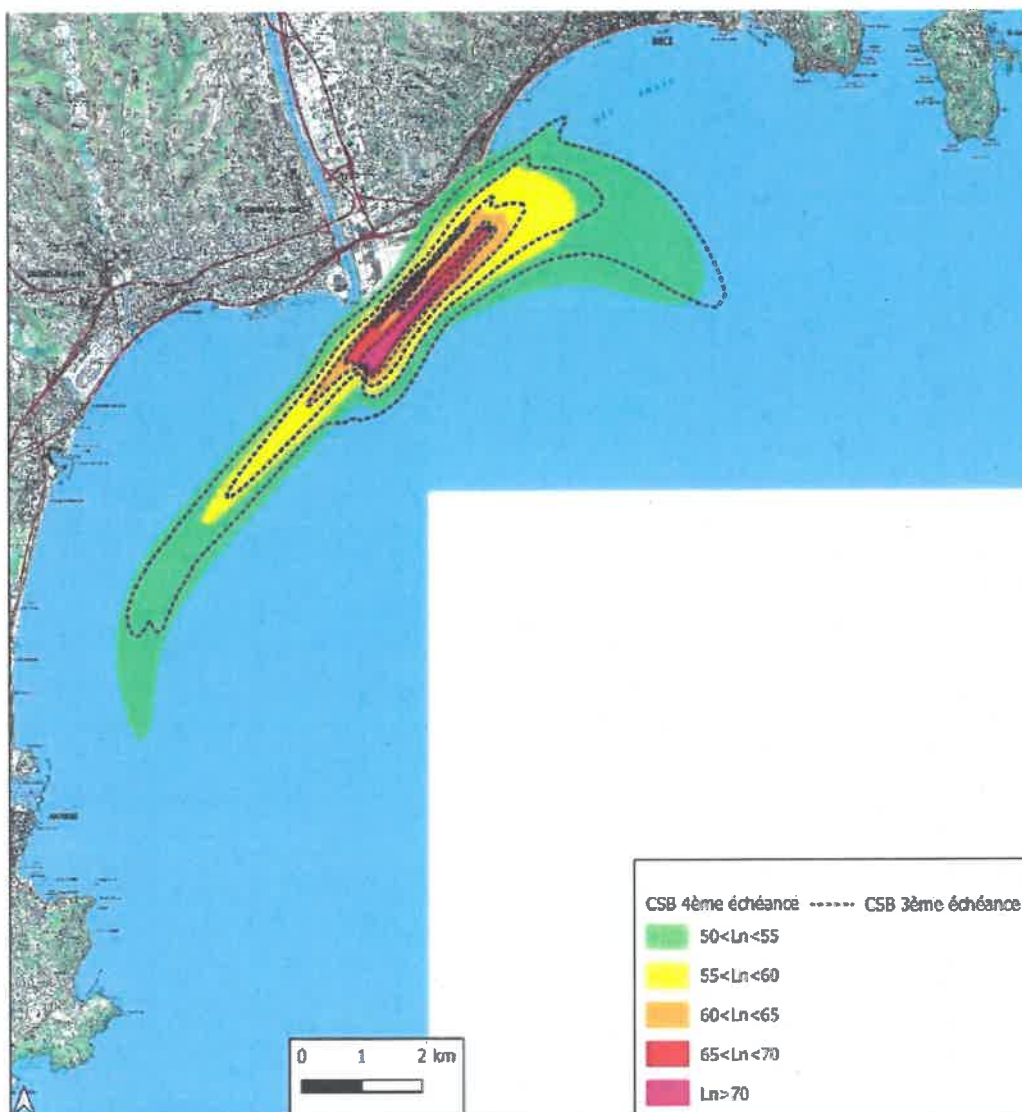
Superposition CSB LT 3^{ème} / 4^{ème} échéance – Indice Lden



Estimation exposition - Lden

Plages d'indice Lden en dB(A)	Logements	Population	Surfaces (km ²)	Établissements d'enseignement et de santé
55 ≤ Lden < 60	6217	9005	1,76	3
60 ≤ Lden < 65	2426	4505	0,98	3
65 ≤ Lden < 70	0	0	0,64	0
70 ≤ Lden < 75	0	0	0,77	0
Lden ≥ 75	0	0	1,3	0
Total	8643	13510	5,44	6

Superposition CSB LT 3^{ème} / 4^{ème} échéance – Indice Ln



Estimation exposition - Ln

Plages d'indice Ln en dB(A)	Logements	Population	Surfaces (km ²)	Établissements d'enseignement et de santé
50 ≤ Lden < 55	1468	2790	0,96	2
55 ≤ Lden < 60	0	0	0,7	0
60 ≤ Lden < 65	0	0	0,88	0
65 ≤ Lden < 70	0	0	0,69	0
Lden ≥ 70	0	0	0,32	0
Total	1468	2790	3,56	2