



**Résumé non technique  
relatif à la mise à jour des des cartes stratégiques de bruit de l'aéroport de Nice**

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 (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).

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
<b>1<sup>ère</sup> échéance</b>	2005	2007	2008
<b>2<sup>ème</sup> échéance</b>	2010	2012	2013
<b>3<sup>ème</sup> échéance</b>	2015	2017	2018
<b>4<sup>ème</sup> échéance</b>	2020	2022	2024

Pour l'aéroport Nice Côte d'Azur, il s'agit désormais de clore la 3<sup>ième</sup> échéance.

Le choix a été fait de disposer d'une situation de référence année 2019 (CSB SR 2019) correspondant à la réalité d'exploitation du terrain sur une année entière de trafic exploité suivant le dispositif de procédures de circulation aérienne en vigueur.

Pour le long terme, du fait de l'impossibilité d'évaluer l'impact de la crise sanitaire et économique actuelle sur le transport aérien, le choix a été fait de reconduire les CSB long terme précédemment approuvées (CSB LT de 2007) avec actualisation des tableaux d'exposition.

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 qui sont annexés à l'arrêté d'approbation du PEB (plan d'exposition au bruit) en vigueur et qui fondent la mise à jour du PPBE de l'aérodrome.

Pour l'élaboration des CSB SR 2019 ont été pris en compte :

- Les trajectoires des avions issues du traitement des données RADAR de l'année 2019. Pour chaque flux un calcul statistique a été réalisé afin de définir une trajectoire moyenne et 6 sous-trajectoires (3 de part et d'autre de la moyenne) qui prennent en compte la dispersion latérale observée.
- Les trajectoires hélicoptères publiées sur le site du SIA qui ont été modélisées en appliquant une dispersion théorique.
- 177 533 mouvements qui se répartissent comme suit :
  - 145 587 mouvements d'avions
  - 31 946 mouvements d'hélicoptères
- La répartition réelle du trafic avion sur la journée pour chaque type d'avion. A noter que globalement le trafic avion 2019 se répartit comme suit :
  - Journée (06h à 18h) = 69,4%
  - Soirée (18h à 22h) = 23,6%
  - Nuit (22h à 6h) = 7%

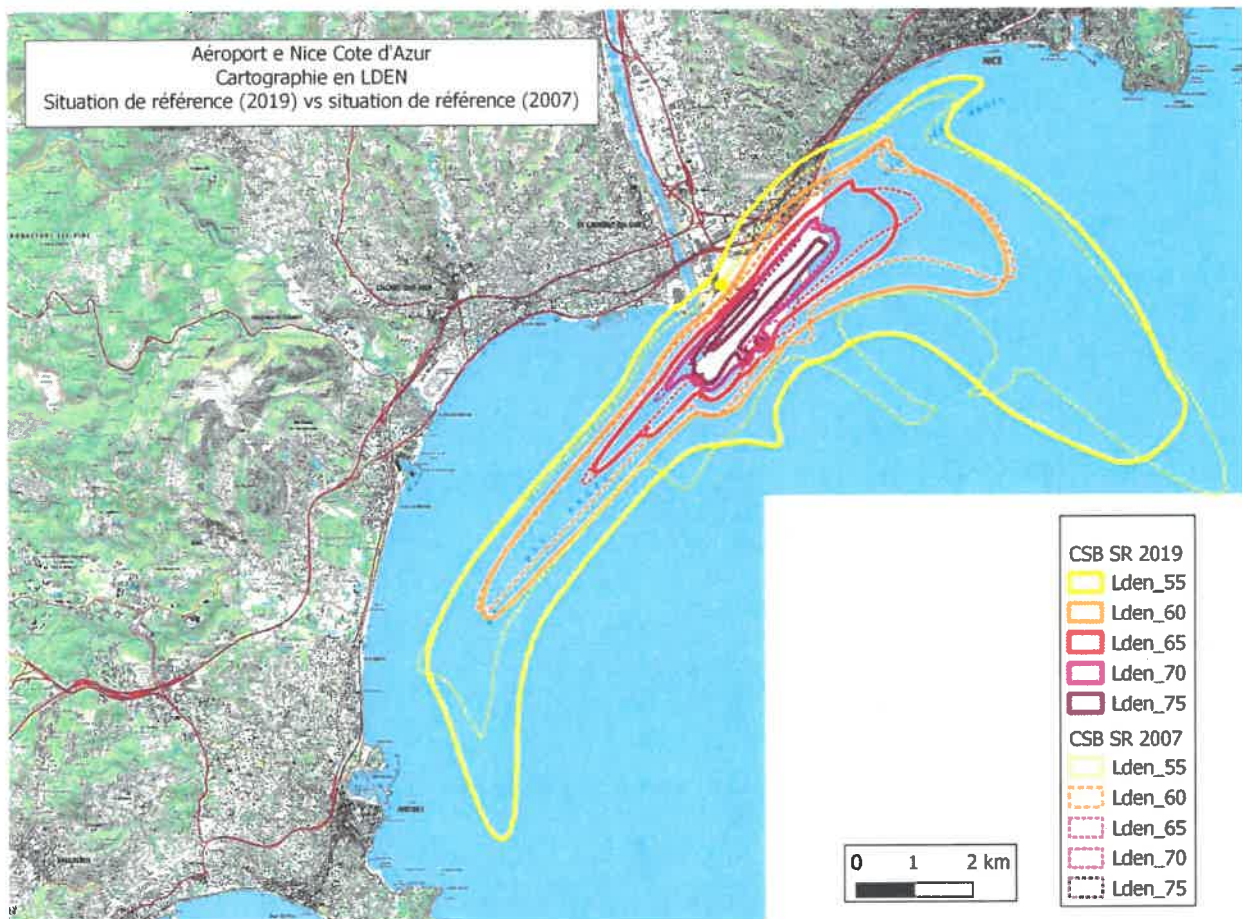
Le Service technique de l'Aviation civile (STAC) a réalisé la modélisation la nouvelle situation de référence de la CSB de l'aéroport de Nice Côte d'Azur sur la base des éléments ci-dessus et a transmis les nouvelles CSB SR 2019 avec une note d'accompagnement « 20\_0159\_D\_RAP\_ACE\_ENV\_LFMN Note Hypotheses CSB 2019\_V1.pdf » du 3 novembre 2020.

Les CSB mises à jour et les tableaux de comptage présentent les estimations des populations, et établissements de soins, de santé et d'enseignement situés dans les zones de bruit (en Lden et Ln), pour la situation de référence (année 2019) et les données de comptage actualisées pour le long terme font l'objet de l'arrêté préfectoral modifiant les 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.

En complément, une comparaison des courbes de bruit a été faite entre les CSB SR 2019 avec celle de la situation de référence de 2007 pour la journée (indice Lden) et pour la nuit (indice Ln) et est présentée ci-après.

La validité des estimations de surface, de population exposée, et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés a été confirmée par les services de la DDTM 06.

## Superposition Lden CSB SR 2019/2007



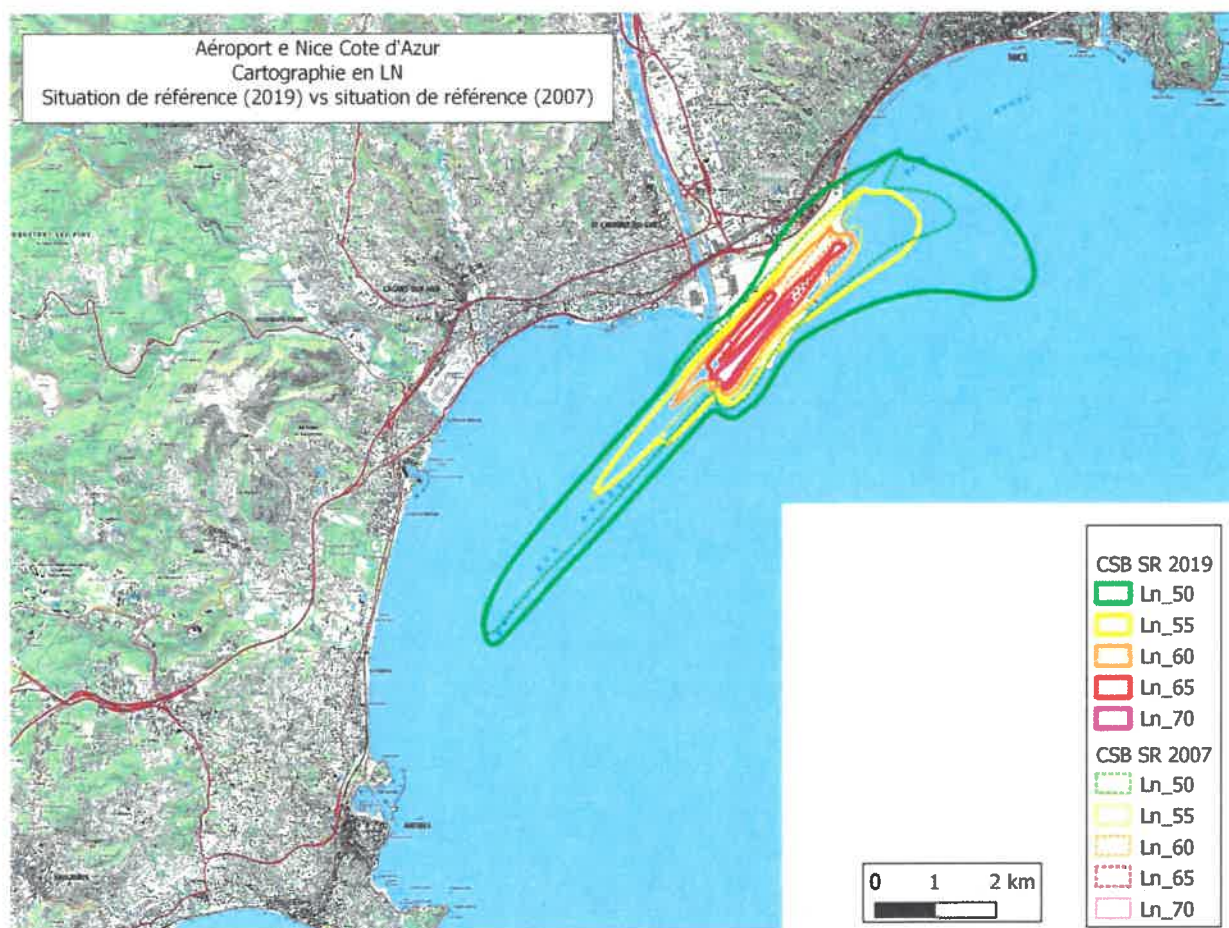
### Estimation des surfaces exposées Lden

Plages d'indice Lden en dB(A)	Surfaces (ha)	
	2007	2019
55 ≤ Lden < 60	2 222	2746
60 ≤ Lden < 65	695	966
65 ≤ Lden < 70	293	333
70 ≤ Lden < 75	138	142
Lden ≥ 75	102	99

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

Plages d'indice Lden en dB(A)	Population dans l'agglomération de l'aéroport		Population hors agglomération de l'aéroport		Etablissement d'enseignement		Établissements de soins et de santé	
	2007	2019	2007	2019	2007	2019	2007	2019
55 ≤ Lden < 60	6 620	7860	0	0	3	7	0	0
60 ≤ Lden < 65	13	2160	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

## Superposition Ln CSB SR 2019/2007



### Estimation des surfaces exposées – Ln

Plages d'indice Ln en dB(A)	Surfaces (ha)	
	CSB SR 2007	CSB SR 2019
50 ≤ Ln < 55	516	958
55 ≤ Ln < 60	169	343
60 ≤ Lden < 65	118	130
65 ≤ Lden < 70	28	64
Ln ≥ 70	16	24

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

Plages d'indice Ln en dB(A)	Population dans l'agglomération de l'aéroport		Population hors agglomération de l'aéroport		Etablissement d'enseignement		Établissements de soins et de santé	
	2007	2019	2007	2019	2007	2019	2007	2019
50 ≤ Ln < 55	0	2160	0	0	0	2	0	0
55 ≤ Ln < 60	0	0	0	0	0	0	0	0
60 ≤ Lden < 65	0	0	0	0	0	0	0	0
65 ≤ Lden < 70	0	0	0	0	0	0	0	0
Ln ≥ 70	0	0	0	0	0	0	0	0