

# Pourquoi prendre la décision d'implanter un système de surveillance du bruit autour d'un aérodrome : le cas de l'Aéroport Nice Côte d'Azur

Jacques Hérisson,  
Chef du Département Administration Générale et Environnement,

Isabelle Vandrot,  
Responsable Environnement,

Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur,  
Aéroport Nice Côte d'Azur,  
06281 Nice CEDEX 3,  
Tél : 04 93 21 30 03,  
Fax : 04 93 21 30 29,  
E-mail : jacques.herisson@cote-azur.cci.fr

## Des aéroports en rase campagne aux aéroports urbains...

Beaucoup d'aéroports français ont une implantation ancienne dans des environnements immédiats qui à l'origine étaient souvent non habités.

Sur ce point l'Aéroport Nice-Côte d'Azur est certainement, sur son emplacement actuel à l'ouest de Nice, un des plus anciens de France puisqu'il remonte à 1901 avec les premiers essais du Capitaine Ferber.

Comme dans la plupart des cas, et malgré une préexistence bien établie, l'urbanisation s'est faite ensuite autour de l'aéroport. Nice n'a pas échappé à cette règle avec certes l'avantage d'être entouré par la mer et donc de permettre des procédures d'atterrissage et de décollage sans survol immédiat des populations.

Indépendamment de cette situation favorable sur le plan de la limitation des nuisances, les riverains des communes concernées de la Côte d'Azur sont - en raison de l'économie des Alpes Maritimes qui repose en grande partie sur le tourisme de loisir, d'affaires et de congrès et également du climat qui permet de vivre une bonne partie de l'année dehors ou avec les fenêtres ouvertes - très exigeants sur la qualité de vie. C'est également bien sûr cette qualité de vie que viennent rechercher nos visiteurs.

Avant de rentrer dans le vif du sujet, un rappel de la situation géographique, climatologique et aéronautique de l'Aéroport Nice Côte d'Azur est nécessaire.

## Un bref rappel historique de l'Aéroport Nice Côte d'Azur (en images) :



Fig. 1 : Au début était le champ d'aviation :1913



Fig. 2 : Vue aérienne de l'aérodrome en 1937



Fig. 3 : Nice entre 1977 et 1980



Fig. 4 : Nice en 1999

### Un bref rappel géographique

L'Aéroport Nice Côte d'Azur représente une superficie de 370 hectares, dont 180 ont été gagnés sur la mer en 1980. Deux de ses façades sont maritimes, une est fluviale (le Var) et le Nord est adossé à la ville de Nice. Le relief montagneux est très proche puisque l'on est dans les Alpes-Maritimes, nom déjà porté par cette région à l'époque romaine, comme en témoignent les cartes d'alors. L'urbanisation a gagné les collines proches de l'aéroport. La ville de Nice située à l'extrême Sud-Est de la France, n'est pas encore reliée par une ligne ferroviaire à grande vitesse. Les réseaux routiers et autoroutiers sont quant à eux quasiment à saturation.

### Un bref rappel climatologique

Les Alpes-Maritimes bénéficient d'un climat méditerranéen, à savoir doux et ensoleillé la majeure partie de l'année. Les hivers sont doux et les étés rafraîchis par les brises de mer. Il y a peu de brouillard mais les précipitations sont souvent violentes et de courtes durées.

### Un bref rappel aéronautique

Les procédures d'approche et de décollage de l'Aéroport Nice Côte d'Azur ont jusqu'en 1994 été les suivantes :

- Une approche face à l'Est (90% du temps) suivant un axe décalé ILS ;
- Une approche face à l'Ouest (10% du temps) à vue.

Depuis 1994, la procédure RIVIERA a été créée, elle est aussi appelée procédure de contournement du cap d'Antibes. Cette procédure a été révisée en 1996, et en 1998. En 1999, lors de la création de la nouvelle piste Nord, un nouvel ILS axial a été installé avec une pente à 3,5°. Cette pente a été ramenée depuis le 20 mars 2003 à 3°.

Ces procédures actuellement en exploitation sont illustrées ci-après :



Fig. 5 : Principales approches de l'aéroport de Nice

On s'aperçoit bien que les points chauds avec les populations riveraines sont situés à Antibes centre (sous l'axe ILS), au niveau du Cap d'Antibes (en latéral de la procédure Riviera) et sur la ville de Nice (au voisinage de l'aéroport) et dans la courbe de la Promenade des Anglais (arrivée en procédure 22 Bluebay).

La principale source de récrimination à Nice comme ailleurs a bien entendu été le bruit causé par les avions. Cependant la particularité de Nice est le fait que ce sont les arrivées et non pas les départs, qui se font tous par un premier virage en mer, qui sont à l'origine des nuisances ressenties.

### La décision d'implantation

La décision de la Chambre de Commerce et d'Industrie de mettre en place un système de mesure de bruit et de suivi de trajectoires remonte à la fin de l'année 1996, à la suite d'un rapport rendu par Alain Monnier, Inspecteur Général de l'Aviation Civile sur l'utilisation de la procédure d'évitement du Cap d'Antibes par les aéronefs se posant à Nice. Au cours de l'été, suite à la mise en service de la procédure de contournement d'Antibes, qui avait été boycottée par les pilotes et modifiée de façon à former un virage moins serré pour les navigants et donc plus proches pour les habitants du Cap d'Antibes, une montée en puissance du mécontentement

a débouché sur une manifestation de grande ampleur avec le blocage des voies d'accès de l'aéroport par les riverains.

Un médiateur a été nommé par le Ministre Bernard Pons, en la personne d'Alain Monnier.

Entre autres préconisations, concernant notamment les services de l'Aviation Civile, l'Inspecteur Général Monnier avait donc préconisé, trois actions à mettre en œuvre par la C.C.I. :

- la rédaction en commun avec les riverains d'une charte pour l'environnement de l'Aéroport;
- l'ouverture d'un espace riverains pour recevoir et informer les populations;
- l'acquisition et la mise en service d'un système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires.

Et ceci, avant que la loi ne rende les systèmes de mesure de bruit obligatoires pour les aéroports dits « acinusés ». L'objectif poursuivi était de fournir dans un but d'apaisement des populations, des données fiables et objectives sur la réalité des nuisances qu'elles subissaient. Comme dans beaucoup de situations de conflits, l'information et la transparence ont été considérées comme une étape décisive pour le rétablissement de la confiance.

« C'est un investissement coûteux (8 à 10 MF. ), mais l'Aéroport de Nice ne saurait s'en passer plus longtemps sous peine de voir encore se durcir et se radicaliser ses relations avec ses riverains et leurs élus », soulignait le rapport Monnier.

La Chambre de Commerce et d'Industrie a tout de suite adhéré à cette proposition et elle a même décidé que la charte des fonctionnalités du système qu'elle allait acquérir et le cahier des charges de la consultation se feraient en concertation totale et permanente avec les riverains : associations et représentants des municipalités.

## Un groupe de travail avec les riverains

Un groupe de travail a été mis en place avec les représentants, du Comité de Quartier de l'Ouest de Nice, de la principale association d'Antibes et également d'une association de défense de l'environnement du Cap. Les mairies de Nice et d'Antibes avaient aussi de leur côté, délégué des représentants de leurs services techniques chargés notamment des questions environnementales.

Le groupe de travail s'est rendu sur plusieurs sites extérieurs, chacun ayant été choisi en fonction de ses spécificités et de son avance sur les autres aéroports dans ce domaine et également pour l'Aéroport de Genève en raison de nombreux points communs avec Nice-Côte d'Azur comme l'importance et la nature du trafic ainsi que les caractéristiques physiques.

Trois déplacements du groupe de travail ont été organisés au cours des années 1997-98, à :

- Londres Luton qui disposait d'un outil très performant avec sur le plan tarifaire des mesures incitatives de modulation des redevances aéronautiques en fonction du bruit réel mesuré par un capteur placé en rase campagne dans l'axe de la piste;
- Bâle Mulhouse avec également à l'époque la particularité d'avoir installé des capteurs en rase campagne et d'avoir recours à des extrapolations mathématiques pour l'appréciation du bruit dans les zones habitées;

- enfin, Genève le plus ancien des systèmes mais certainement le plus convivial et le plus lisible pour les riverains et le grand public avec à l'inverse des précédents une implantation des points de mesure dans les zones d'habitations.

L'exemple suisse est souvent en avance sur le plan environnemental et c'est surtout l'expérience de nos collègues de Genève qui a été prise pour modèle et qui nous a inspirée pour la définition des fonctionnalités de notre système, surtout dans leur dimension didactique assez remarquable.

Avec la réserve que nous imposent les procédures de marché public, les riverains ont ensuite été régulièrement tenus informés de l'état d'avancement des consultations et également du choix final.

## L'implantation des points de mesure

Les fonctionnalités ainsi définies correspondant aux attentes des riverains, il restait à régler le problème majeur qui est celui du choix de l'implantation des points de mesure. C'est une question délicate, à telle enseigne que pour ceux qui s'équipent maintenant, les choix doivent être validés par l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.

C'est là en effet que peuvent résider les principales sources de contestation de l'objectivité des données diffusées. En effet, il convenait de mesurer le bruit avec la double exigence de : mesurer dans des zones habitées et de mesurer là où il était maximal.

et parallèlement d'implanter les capteurs sous les trajectoires ou au plus proche de celles-ci pour celles situées en mer.

C'est ainsi qu'à l'origine, deux capteurs ont été affectés à la trajectoire ILS, deux autres à celle de contournement d'Antibes, trois sur la ville de Nice pour la procédure Blue Bay et enfin, un dernier capteur sur l'Aéroport pour relever l'utilisation intempestive des inverseurs de poussées. Sur la base de ce « cahier des charges », la Chambre de Commerce et d'Industrie s'en est totalement remise à la sagesse et au choix des riverains.

La Chambre de Commerce et d'Industrie a été payée en retour par des choix incontestables par leur pertinence et également sous un angle plus prosaïque par le choix d'une majorité de sites publics (participation des collectivités locales oblige : écoles, stades, hôtel de ville ...) facilitant ainsi les commodités d'accessibilité pour la maintenance.



Fig 6 : Capteur du Restaurant le Bacon au Cap d'Antibes

À noter pour être précis, que les Services municipaux s'étant fortement impliqués, même pour les emplacements privés choisis, il n'y a pas eu plus de difficulté pour accueillir à titre gratuit ces équipements d'intérêt général.



Fig. 7 : Capteur de la Mairie de Nice



Fig. 8 : Implantation générale des capteurs

Ce système a été inauguré en décembre 2000.



Fig. 9 : Inauguration du système

## Le retour d'expérience

La loi du 12 juillet 1999 a rendu obligatoire pour les plus grands aéroports l'implantation de ce type d'équipement, l'Aéroport Nice Côte d'Azur ayant - suivant en cela des aéroports

implantés sur le territoire métropolitain comme Paris ou Bâle Mulhouse - juste un peu devancé le mouvement.

Le bilan, 4 années après l'implantation est toutefois extrêmement positif. Les riverains savent qu'ils ont à leur disposition un outil de constat fiable, objectif et incontestable qui mesure la réalité de ce qu'ils subissent.

Ceci contribue indéniablement à une plus grande sérénité dans les débats et les discussions.

À l'usage, une autre population s'est très vite intéressée à cet outil : celle des contrôleurs aériens. L'Aéroport Nice Côte d'Azur, dans son Espace Riverains ouvert tous les jours, reçoit en effet, régulièrement des contrôleurs qui viennent s'informer de la corrélation trajectoire/bruit. C'est un état de fait tout à fait remarquable et qui est la preuve de l'implication de tous les acteurs principaux du transport aérien dans les questions environnementales et de nuisance, même si chacun sait que l'objectif principal des services de l'Aviation Civile est toujours en premier chef la sécurité des vols.



Fig. 10 : L'Espace riverains inauguré le 26 avril 2002



Fig. 11 : 1ère table ronde Aéroports et Environnement en juin 2001 : « Quelles voies d'amélioration pour le futur ? »

Des délégations de parlementaires sont également venues voir fonctionner le système. La mise à disposition publique des outils de mesure de bruit et de suivi des trajectoires et l'intérêt qui leur est porté par tous les publics sont un gage indéniable de succès et de réussite pour l'avenir.

En définitive, la décision d'implantation d'un système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires même lorsqu'elle n'est pas obligatoire doit être faite sans crainte et avec confiance. Le temps est loin où les administrations publiques en charge de grands équipements publics géraient sans se préoccuper de la riveraineté, toutes auréolées qu'elles étaient des buts d'intérêt général qu'elles poursuivaient. Nos concitoyens les riverains d'aéroports ont besoin de comprendre, ils ont besoin de transparence et d'information objective.

La diffusion sans censure de la réalité des nuisances constitue déjà une bonne partie du chemin fait pour la normalisation pour des relations avec les riverains et une bonne intégration des sites aéroportuaires dans leur environnement. ■