

Le 24 décembre 2010

**AÉROPORT DE MARSEILLE – PROVENCE  
COMPTE RENDU DE LA REUNION CCE/ACNUSA  
DU 3 NOVEMBRE 2010  
Présidée par Mme Patricia Lemoyne de Forges**

Cette réunion s'est déroulée en deux temps : une première réunion avec le collège des professionnels de l'aéronautique et dans un second temps une réunion avec les collèges des élus et des associations.

La liste des participants est annexée au présent compte rendu. La présidente de l'ACNUSA était accompagnée de M. Jacques Roland, membre de l'Autorité, Mme Ghislaine Esquiague Secrétaire Générale et M. Philippe Lepoutre responsable du pôle technique bruit à l'ACNUSA.

La présidente de l'ACNUSA a introduit les séances en soulignant l'extension des compétences de l'Autorité à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports effective depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2010, le renforcement du collège de l'Autorité qui passe de 8 à 10 membres et le recrutement d'un ingénieur spécialiste de la qualité de l'air au sein des services de l'Autorité. Elle a commenté les activités de l'Autorité en 2009 et plus particulièrement la réforme de la procédure des amendes administratives, l'urbanisation autour des aéroports, les vols de nuit, le décret hélicoptères, l'étude DEBATS.

Lors de la première séance, Michel Olivier a rappelé l'ensemble des **réunions de concertation** ayant eu lieu depuis juin 2010 : CCE le 9 juin, comité permanent le 28 juin, CCAR le 28 juin, participation de M. Chaffange le 9 juillet à une réunion publique organisée par Mme Ghalhi, comité permanent le 23 septembre, réunion avec l'ADEV le 30 septembre, réunion à la sous-préfecture avec l'ACNUSA le 13 octobre, comité permanent le 21 octobre. Une réunion technique sur les approches à vue et les approches aux instruments en baie de Marseille est prévue le 22 novembre prochain, un comité permanent le 24 novembre, une CCAR le 24 novembre et une CCE le 17 décembre 2010.

Il a rappelé les **données de trafic** de l'année 2000 (100 000 mouvements), 2009 (94 000) et la prévision 2010 qui table sur une stabilisation par rapport à 2009. Les vols de nuit n'ont toujours pas atteint leur niveau de l'année 2000.

La **répartition des mouvements par piste** est la suivante : pour les arrivées 70% des mouvements se font face au nord et 30% face au sud. Pour les départs les pourcentages sont les suivants : 73% face au nord et 27% face au sud. Pour les vols de nuit la situation est plus équilibrée pour les atterrissages puisque 45% se font face au sud et 55% face au nord. Pour les décollages la situation est la suivante : 72% face au nord et 28% face au sud.

Sur la période 23h-6h on compte 21 mouvements par nuit. Les atterrissages face au nord les plus pénalisants sont au nombre de 7 par nuit. On dénombre 2 décollages face au sud sur cette plage horaire.

Le premier **acteur la nuit** est la compagnie Europe Airpost, le second Ryanair, le troisième TNT et le 4<sup>ème</sup> Air France.

Les **turbopropulseurs les plus bruyants** sont les Antonov (inférieur à 8 EPNdB) avec 50 mouvements en 2009. On a dénombré 300 mouvements de turboréacteurs dont la marge est comprise entre 5 et 8 EPNdB.

M. Olivier a commenté **le projet de nouvel arrêté de restriction** qui vise d'une part à élargir la plage horaire concernant l'interdiction des turboréacteurs dont la marge est inférieure à 5 EPNdB la portant de 22h à 6h au lieu de 23h à 6h actuellement et d'autre part à interdire les turbopropulseurs dont la marge est inférieure à 8 EPNdB entre 22h et 6h. Cet arrêté pourrait être pris en avril pour une mise en œuvre en octobre/novembre 2011. Parallèlement et dès 2011 sera lancée par la CCIMP une étude d'impact économique pour évaluer les conséquences d'éventuelles nouvelles restrictions. Il sera rendu compte des conclusions de cette étude en CCE à la fin de l'année 2011.

Il a souligné la volonté de sensibiliser les compagnies pour faire des **approches à vue**, l'idée étant d'éventuellement les coder dans les appareils. Aujourd'hui pour les arrivées face au nord, ce qui représente 55% des arrivées, 93% sont des approches ILS et 7% des approches à vue.

Il a souligné le bilan positif de la **charte de l'environnement** 2002 (95% des actions de la charte ont été réalisés) et rappelé que le travail sur la nouvelle charte commençait le 24 novembre 2010.

Le point a été fait également sur :

- **les approches dites «à facettes»** pour lesquelles on espère un tracé avant la fin de l'année 2010,
- les **descentes continues** dont le nombre a chuté de manière sensible entre 2008 et 2009 passant de 1834 à 1080 sans qu'aujourd'hui des explications soient disponibles
- les départs 13 face au Nord** : les mesures mises en œuvre à compter de juillet 2010 ne peuvent donner que des améliorations à la marge, une étude sur leur efficacité est en cours.
- les **approches à vue** : elles sont globalement en augmentation passant de 37,8% en 2007 à 49% en 2009. Les réflexions actuelles portent sur les aspects réglementaires, leur utilisation la nuit, et leur éventuel développement. La réunion du 22 novembre prochain avec les riverains permettra de poursuivre la discussion. Il a été souligné que si la compagnie Ryanair les a codées dans les FMS, la compagnie Air France n'a pas retenu cette orientation.

Le sous-préfet s'est félicité de l'ensemble de ces rencontres, contacts et de leur traduction dans des décisions concrètes. Il a souhaité la poursuite des contacts sur le dossier de Vitrolles.

La réunion avec les élus et les associations a permis de recueillir leur point de vue sur l'ensemble de ces dossiers.

Les représentants de l'Estaque ont souligné l'évolution positive de la concertation et de la communication, inexistantes auparavant. Le besoin d'information et de transparence est aujourd'hui comblé. Le projet de restriction d'exploitation la nuit, leur semble en l'état tout à fait insuffisant. Des contrepropositions ont été transmises intégrant notamment une interdiction des avions avec des marges inférieures à 8EPNdB. Ils ont souhaité que le lancement par l'aéroport d'une étude sur les vols de nuit ne soit pas un alibi pour ne pas prendre immédiatement des mesures efficaces. Ils ont suggéré que les résultats de cette étude soient utilisés pour la révision de l'arrêté d'ici 4 ou 5 ans.

La présidente de l'Autorité a précisé que l'on devait pouvoir aller plus loin que le projet actuellement envisagé.

Le représentant de l'ADEV a confirmé les améliorations dans l'attitude de la DGAC mais a souligné la grande différence existant entre la volonté et la réalité. Il a rappelé que 2 alertes Sécurité avaient eu lieu durant l'été sur Vitrolles avec des Antonov. Il a relevé que le décollage en bout de piste conduisait à des virages plus tôt impactant de nouvelles populations et que les mesures mises en oeuvre n'apportaient pas d'améliorations réelles pour Vitrolles. Il a noté les améliorations apportées par les approches à vue. Il a regretté l'absence de perspectives pour les décollages face au sud.

Le représentant des Pennes Mirabeau a quant à lui insisté sur le fait que les approches à vue conduisaient à plus de survols sur cette commune, à plus de bruit et signalé l'augmentation des plaintes à ce sujet.

Le représentant du Conseil régional a souligné la nécessité de prendre en compte les aspects santé. Il a rappelé que pour l'OMS 8h de sommeil était un droit. Il a indiqué que ce n'est pas aux associations de proposer des trajectoires et souhaité que le rachat de maisons soit rendu possible.

Si la nécessité de réunir régulièrement la CCE, et ce au moins 2 fois par an, a été rappelée il a été reconnu que les comités permanents se réunissaient maintenant toutes les 5 semaines.

Les associations ont rappelé les attentes qu'elles avaient par rapport aux CDA en termes de gains acoustiques. Elles ont souligné l'aspect positif que pouvait avoir chaque gain même faible. Elles se sont interrogées sur la mise en place possible d'approches à vue la nuit et rappelé qu'elles ne souhaitent pas le report des nuisances. Elles ont souligné leurs fortes attentes sur les approches à vue ou les approches segmentées.