



MARSEILLE – PROVENCE¹

► RÉUNION CCE / ACNUSA

Étaient représentés à la réunion du 29 juin 2006 :

Professions aéronautiques :

Chambre de commerce et d'industrie de Marseille.

Collectivités territoriales :

Berre l'étang ; Vitrolles ; (excusés : conseil régional et conseil général).

Associations :

CIQ de Marseille ; CIQ de Saint-Victoret ;
CIQ du Sausset ; Fare Sud ; Gavotte Avenir ;
Patrimoine Côte bleue.

Services de l'Etat :

Préfecture ; direction de l'aviation civile sud-est ;
service spécial des bases aériennes sud-est ;
service de la navigation aérienne sud sud-est ;
direction départementale de l'équipement ;
Météo France ; (excusé : service maritime).

Le point important de cette réunion étant le plan d'exposition au bruit, le préfet a rappelé l'implication de l'Etat sur ce dossier et son souci de conduire un aménagement maîtrisé. Le 9 juin 2006, les résultats de l'enquête publique ont été envoyés au ministre chargé de l'aviation civile pour accord express

sur la limite de la zone B fixée à Lden 65 et celle de la zone C à Lden 55².

Les associations, très inquiètes à l'idée d'un changement de valeur d'indice après l'enquête publique, se sont déclarées satisfaites. *A contrario*, les élus demandaient une valeur moins contraignante pour la zone C afin de tenir compte des réalités locales : aménagements de friches industrielles, partages familiaux, etc. Ils assurent cependant que les permis qu'ils délivrent comportent bien la mention de la zone de bruit.

Pour les riverains, l'autre sujet d'inquiétude concerne la future aérogare « low-cost » qui pourrait entraîner

une augmentation des nuisances sonores et des vols de nuit plus nombreux.

► CONCERTATION LOCALE

Commission consultative de l'environnement

La CCE, qui comprend 39 membres, est le plus souvent présidée par le sous-préfet d'Istres. Elle a été renouvelée pour trois ans par arrêté du 28 novembre 2006.

La CCE s'est réunie le 21 juin 2004, les 22 février et 27 juin 2005. En 2006, l'ordre du jour de la réunion du 29 mars portait sur : l'évaluation de la procédure de descente continue, le projet d'arrêté de restriction



d'exploitation, les résultats de trafic et des mesures de bruit, l'emplacement des stations de mesure.

À la fin de la réunion du 29 mars, le code de bonne conduite, élaboré depuis 2004, a été signé entre M. le sous-préfet d'Istres, M. le président de la chambre de commerce et d'industrie et M. le chef du service de navigation aérienne sud sud-est.

Les signataires ont prévu de se réunir périodiquement, au moins une fois par an, pour faire le bilan de sa mise en œuvre et étudier de possibles évolutions. Le bilan devra être présenté à la CCE.

Des groupes de travail sur des points particuliers ont été également constitués : restrictions

d'exploitation (en 2005), code de bonne conduite (2005/2006), ou sont prévus : trajectoires alternatives pour les départs face au sud (2006/2007), charte de qualité de l'environnement (2007/2008).

► INFORMATION DU PUBLIC

Le système de monitoring est fonctionnel depuis septembre 2004.

Il comprend 4 stations fixes, 4 semi-mobiles et 1 mobile. Après son expertise par le service technique de la navigation aérienne (1^{er} juin 2004), l'agrément du prestataire Brüel&Kjaer (27 octobre 2004) et l'avis de l'ACNUSA du 17 décembre 2004, ce système a été homologué par arrêté

interministériel du 29 juillet 2005.

Moyens d'information

Le gestionnaire délivre des informations ponctuelles aux riverains qui ont la possibilité de laisser des messages 24 h/24 sur un répondeur téléphonique mis en place à leur intention ainsi que par télécopie.

La rubrique « Développement durable » du site Internet comprend notamment un chapitre « Emissions sonores » avec soit des résultats (trafic jour/nuit, statistiques mensuelles par station, etc.), soit des informations plus générales (procédure de circulation aérienne, PEB et PGS, code de bonne conduite environnementale).

La procédure Avant-Projet de Plan-Masse et la charte environnementale sont également expliquées.

Gestion des plaintes / renseignements

Le guichet unique des demandes de renseignements ou des plaintes est assuré par le gestionnaire. En 2006, l'aéroport a enregistré 391 plaintes provenant de 91 plaignants différents. Le délai de traitement s'étale de 15 jours à 2 mois si un besoin d'enquête approfondie s'avère nécessaire.

1 Activité :
 ► 100 000 mouvements en 2000, 87 800 en 2005, 89 806 en 2006.
 ► 6,3 millions de passagers en 2000 ; 5,7 en 2005 ; 5,95 en 2006.
2 Cet accord obtenu, le plan a été approuvé par arrêté du 4 août 2006.



MARSEILLE – PROVENCE

► UTILISATION DE LA PLATEFORME

Restrictions d'exploitation

Un projet d'arrêté a été examiné par la CCE le 29 mars 2006. Il comprend des restrictions horaires pour les avions du chapitre 3 les plus bruyants, l'interdiction des avions privés du chapitre 2, des mesures sur les essais moteurs, sur l'utilisation des APU³ et sur des procédures à moindre bruit. Le projet définitif, à l'ordre du jour de la CCE du 25 janvier 2007, devait être transmis à la DGAC, puis à l'Autorité pour avis.

Approches à vue

Pour atterrir face au nord, il est possible d'utiliser soit la procédure aux instruments ILS 31R, soit la procédure d'approche à vue.

Cette dernière ne se pratique qu'aux conditions cumulatives suivantes :

- uniquement sur demande du pilote qui doit voir l'aérodrome et juger que l'atterrissage est possible,
- de plus la nuit, le plafond doit être supérieur aux altitudes minimales de secteur.

Responsable de la trajectoire, le pilote est garant de la sécurité du vol.

Les contraintes de circulation aérienne ne doivent pas nuire à l'exécution de la trajectoire prévue.

Afin de « normaliser » cette procédure, différentes actions ont été menées : de la publication de cartes IAC (APP VUE) en juillet 2003 à l'inscription dans le code de bonne conduite de mars 2006. Dans son rapport d'activité 2005, l'Autorité avait demandé la réalisation d'une étude sur le respect des zones de non-survol. Cette étude a été réalisée sur deux mois d'hiver et deux mois d'été en 2006 avec Air France et Régional, qui représentent 70 % d'utilisation de cette procédure.

Les principaux résultats ont été présentés à l'Autorité en novembre 2006. Les points positifs du bilan sont : une diminution de la consommation de kérosène et une moindre concentration des arrivées sur l'Estaque.

Au vu de cette étude, des objectifs en termes de diminution des survols ont été fixés et concernent : Les Pennes-Mirabeau, l'Estaque et les survols en dessous de 5 000 pieds (1 600 mètres) sur Ensues-la-Redonne. Avant l'été 2007, le service de la navigation aérienne sud sud-est fera une nouvelle étude sur la pratique des approches à vue.

L'Autorité a saisi par écrit le président de la CCE de Marseille – Provence pour une présentation de cette étude lors de la prochaine réunion de la commission⁴.

Descente continue⁵

Les premiers résultats des mesures de bruit donnent un gain de 2 à 3 dB. La carte d'approche de nuit selon la descente continue va faire l'objet d'une publication restreinte.

L'expérimentation se poursuit sur des trafics plus importants.

Respect des trajectoires

La proposition d'un « mur environnemental » évitant les survols de la ville de Marseille a été rejetée lors de la réunion de la CCE du 17 décembre 2003.

En l'absence de texte réglementaire, l'Autorité ne peut prononcer d'amende en cas de survol intempestif.

Cependant, le service de la navigation aérienne sud sud-est s'est attaché à responsabiliser les compagnies dont les avions ne respectent pas les procédures (copie des courriers de rappel est adressée à l'Autorité).

L'élaboration et la signature du code de bonne conduite ainsi que le projet d'un arrêté d'exploitation ont semble-t-il amélioré les pratiques.

Décollage en piste 14

La municipalité et l'association ADEV, représentant les habitants des quartiers sud de Vitrolles, ont saisi l'Autorité pour lui faire part de la gêne sonore importante qu'ils subissent lors des décollages face au sud pour des destinations vers le nord et l'est.

À la suite de la demande de l'Autorité, la commission consultative de l'environnement a constitué un groupe de travail. Sous la présidence du sous-préfet d'Istres, ce groupe s'est

Villes et villages survolés lors des atterrissages face au nord

Source : Service de la Navigation Aérienne sud sud-est.



réuni le 15 novembre 2006 et a notamment décidé la réalisation d'un diagnostic global des survols des communes afin d'apprécier avec précision la répartition de la nuisance sonore.

Par ailleurs, les représentants de l'association des riverains de Vitrolles doivent proposer l'étude de nouvelles trajectoires sous réserve que celles-ci ne conduisent pas à un transfert de nuisances sur d'autres communes

déjà fortement pénalisées par les survols actuels. Un délai de 4 à 6 mois étant nécessaire pour conduire ces actions, la prochaine réunion du groupe de travail est programmée pour avril 2007.

Hélicoptères / Sécurité civile

L'activité d'Eurocopter et celle de la sécurité civile font régulièrement l'objet de critiques et de plaintes de la part des riverains (associations et élus). En 2003

et 2004, professionnels, riverains et services de l'Etat se sont rencontrés pour définir les zones à éviter, faire le bilan des survols, prendre connaissance du projet d'hélistation.

Ainsi, Eurocopter a formé les pilotes étrangers et installé une carte dans la salle d'opération pour préciser les survols dans les alentours de Saint-Victoret. Un responsable nuisances sonores a également été

désigné pour transmettre en interne les mesures environnementales et participer aux réunions de la CCE.

Même si les études de l'hélistation progressent lentement, sa réalisation permettra de diminuer les nuisances sonores sur Saint-Victoret. Enfin, il convient de noter que les mouvements d'hélicoptères ont été intégrés dans le tracé du PEB : la protection des zones uniquement survolées par les hélicoptères est mieux assurée et les trajectoires sont identifiées avec plus de précision.

Concernant les Canadiens de la sécurité civile, la commission d'enquête publique sur le PEB a noté que les entraînements des pilotes en période hivernale sont assez mal supportés. Néanmoins, pour que les pilotes puissent avoir une bonne connaissance du terrain et des capacités de leur appareil, les responsables de la sécurité civile estiment que les vols doivent avoir lieu au plus près de la réalité.

3 Groupes auxiliaires de puissance.
4 Réunion fixée au 25 janvier 2007.
5 Voir page 27.



MARSEILLE – PROVENCE

► PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Par arrêté du 4 août 2006, le préfet a approuvé la révision du PEB : la limite de la zone B a été fixée à Lden 65, celle de la zone C à Lden 55. Le plan précédent, réalisé avec l'indice psophique, avait été approuvé en avril 1975.

Le rapport de présentation a retenu les hypothèses suivantes :

- 100 044 mouvements à court terme (piste 1 de 3 500 mètres, piste 2 de 2 400 mètres) ;
- à moyen terme, 140 000 mouvements avec une optimisation de la piste 1 ;
- à plus long terme, 180 000 mouvements grâce à la réalisation d'un doublet spécialisé (piste 2 de 3 350 mètres à reconstruire) ;
- une répartition des mouvements commerciaux à court et à moyen terme : 67,8 % le jour, 20,5 % en soirée et 11,7 % la nuit ; mouvements non commerciaux : 90,9 % le jour, 6,3 % la nuit et 2,8 % la nuit.

Les surfaces terrestres concernées augmentent : les zones A+B+C couvrant 4 741 hectares (2 383 dans le plan de 1975), la zone D 6 782 hectares⁶. 17 communes et 2 intercommunalités sont concernées dans les zones A, B, C et D, dont 7 uniquement dans la zone D. Environ 12 300 logements se trouvent dans les zones A+B+C (3 850 dans le plan précédent) et 22 600 en zone D ; 32 000 personnes habitent dans les trois premières zones (10 430 et 56 600 en zone D.

En conclusion, ce PEB a intégré d'une part les hypothèses de l'avant-projet de plan-masse pour « Le développement dans le respect de l'environnement de l'aéroport de Marseille – Provence », d'autre part, des évolutions technologiques attendues (2010-2015). Ainsi, les approches courbes avec guidage par satellite éviteront le survol de l'Estaque, de Saint-André, de Saint-Henri et de Mourepiane (environ 20 000 personnes). Le choix de l'indice le plus protecteur pour délimiter la zone C

s'est donc imposé : la zone laissée libre aujourd'hui sera surveillée à terme.

Le 25 novembre 2005, la **commission d'enquête publique** relative au PEB donnait un avis favorable au projet avec les valeurs Lden 65 pour la zone B et Lden 55 pour la zone C. Cet avis était assorti de la recommandation suivante : « *Mise en place d'une période transitoire permettant la poursuite de projets d'urbanisme en cours de réalisation.* »

► PLAN DE GÊNE SONORE

Il a été approuvé par arrêté préfectoral du 21 septembre 2004 (le précédent, élaboré avec l'indice psophique, datait du 22 décembre 1995). Les hypothèses retenues sont : 132 700 mouvements (100 000 commerciaux), avec une répartition en jour (67,8 %), soirée (20 %) et nuit (11,7 %). Le PGS concerne 7 communes (5 précédemment) et 6 020 logements⁷, dont un certain nombre ont d'ores et déjà bénéficié d'une aide et d'autres ne sont pas éligibles.

► AIDE À L'INSONORISATION

Voir les tableaux en annexe pages 123 à 125.

⁶ La surface impactée de l'étang de Berre passe de 2 221 ha à 2 383 ha.
⁷ Chiffre tiré du rapport de présentation du PGS établi par les services de l'Etat.

