

ENVIRONNEMENT / CARTOGRAPHIE - (PEB-PGS)

LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES

Arrêté du 27 novembre 2007, interdit la nuit, de 22h45 à 6h15, les mouvements d'avions « chapitre 3 les plus bruyants » ainsi que les essais moteurs entre 23h et 6h sauf pour les aéronefs dont le départ est prévu avant 7 heures locales de l'aire de stationnement

CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT / CODE DE BONNE CONDUITE

Un code de bonne conduite environnementale, issu des engagements pris dans le cadre de la charte de l'environnement (*datant du 28 février 2002*) a été signé le 29 mars 2006.

SURVOL DE VITROLLES

Le maire de Vitrolles ayant fait connaître par écrit son opposition à la trajectoire du groupe de travail retenue lors de la CCE de 2008, il a été demandé à la DGAC de surseoir à sa mise en oeuvre. Le processus de concertation se poursuit sur le projet de modification des trajectoires face au sud et se dirigeant vers le nord et l'est. De nouvelles études restent nécessaires afin d'améliorer la situation. Un partage équitable des nuisances sonores a été réclamé.

DESCENTE CONTINUE (CDA)

Une prolongation de l'évaluation de la procédure CDA jusqu'au 7 avril 2010 est envisagée, avec le souhait d'une coopération plus importante des compagnies aériennes. La faible adhésion peut s'expliquer en partie par le fait que le gain de carburant est négligeable puisque la CDA commence tard. Les contrôleurs ont, quant à eux, indiqué accepter systématiquement toute demande de CDA quelle que soit la densité de trafic, sauf conditions météo défavorables.

VOLS DE NUIT

De 23 heures à 6 heures, 18 mouvements sont en moyenne comptabilisés. Les arrivées face au nord, considérées comme les mouvements les plus pénalisants, représentent en moyenne 5 vols par nuit et les départs face au sud moins de 2 vols. L'arrêté de restriction du 27 novembre 2007 a entraîné la disparition des avions les plus bruyants du chapitre 3 entre 22 h 45 et 6 h 15. Les compagnies ont soit reporté

ces vols sur les autres plages horaires soit changé leur flotte. Aucun mouvement d'avion dont la marge acoustique cumulée est inférieure à 5 EpndB n'a été relevé. La question du durcissement de l'arrêté a été envisagée, ainsi que l'idée d'un couvre-feu total la nuit.

PEB

L'arrêté du 4 août 2006 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. Cf. carte PEB sur : www.acnusa.fr

Si l'utilité des PEB pour empêcher les nouvelles populations de s'installer n'est pas contestée, un représentant de collectivité locale a considéré que les dispositions du code de l'urbanisme ne sont pas adaptées aux populations déjà installées. Une nouvelle approche a été proposée qui permettrait de fixer, sur des territoires de la zone C, un quota maximal de logements assurant une meilleure structuration de la ville. Ces quotas pourraient être contractualisés.

Trois axes de travail sont privilégiés par l'aéroport pour 2009-2010 : la nouvelle charte de l'environnement, l'actualisation du code de bonne conduite et l'étude de la gêne sonore sur les communes situées au nord de l'aéroport.

Au cours de la réunion, les associations et représentants des collectivités locales ont exprimé un fort mécontentement et regretté le manque d'actions concrètes de l'aéroport pour améliorer la situation sur les trajectoires et les approches à vue. Un rôle plus actif de l'ACNUSA a été souhaité ainsi que la tenue de réunions régulières des groupes de travail. L'Autorité a été à nouveau sollicitée sur les conditions de rachat des habitations exposées au bruit

PGS

L'arrêté du 21 septembre 2004 a approuvé la révision du PGS : la limite de la zone I a été fixée à Lden 70, celle de la zone II à Lden 65 et celle de la zone III à Lden 55. Le plan englobe 6020 logements. Au cours du premier semestre 2007, la commission consultative d'aide aux riverains a accepté 56 dossiers dont 23 collectifs.

APPROCHES À VUE À MARSEILLE-PROVENCE

Afin d'éviter une concentration des avions à l'atterrissage au-dessus de l'Estaque lors de l'interception de l'ILS face au nord, l'Autorité s'est prononcée dès 2007 en faveur d'une plus grande utilisation des approches à vue sur l'aéroport de Marseille – Provence et a émis la recommandation suivante : « L'ACNUSA demande qu'un suivi des approches à vue soit assuré à Marseille – Provence et qu'un bilan lui soit présenté fin 2009. »

Ce bilan a été présenté par un représentant du SNA/sud-est aux membres de l'Autorité réunis en séance plénière le 16 décembre 2009.

L'objectif recherché se décline en trois points :

- **survoler les zones les moins peuplées ;**
- **diminuer le nombre de survols des zones urbanisées ;**
- **poursuivre la sensibilisation des compagnies aériennes.**

L'étude 2009 porte sur 10 mois, du 1er janvier au 11 octobre. Une étude détaillée a été réalisée sur 7 journées : les 4, 18 et 25 juin, 8, 10 et 31 juillet ainsi que le 3 août.

Sur les quelque 26 400 arrivées QFU 31 pendant la période analysée de janvier à octobre, 70 % étaient des approches ILS ; 30 % des approches ont donc été réalisées à vue, dont 54 % « main droite » (*à l'est de l'aéroport*) et 46 % « main gauche » (*au nord et à l'ouest de l'aéroport*).

En 2006, seules 15 % des approches à vue survolaient au mieux les zones les moins urbanisées.

En 2007, ce chiffre frôlait les 38 %. En 2009, 49 % des approches à vue survolent au mieux les zones les moins urbanisées.

Cette amélioration s'explique par une meilleure sensibilisation de tous les acteurs (*SNA, gestionnaire, compagnies, pilotes*), obtenue grâce à l'envoi de courriers à destination des compagnies, la tenue de plusieurs réunions et la publication d'un mémo diffusé par l'exploitant et élaboré en coopération avec la DGAC. Les principales compagnies qui pratiquent les approches à vues sont Air France (50 %) et Régional (20 %). Ryanair, qui ne souhaitait pas pratiquer ces approches, est aujourd'hui revenu sur sa décision.

UNE NOUVELLE CHARTE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE 2011 / 2015

Au mois de juillet 2011, la Commission Consultative de l'Environnement, qui réunit les collectivités locales, les associations de riverains et les professionnels du transport aérien, a arrêté à l'unanimité une nouvelle charte du développement durable pour la période 2011/2015, fruit d'une année de travail et de concertation.

Les engagements pris par l'Aéroport visent à intégrer systématiquement l'environnement dans ses activités, à agir pour réduire toutes les sources de nuisances et les émissions dont l'entreprise est directement responsable et à promouvoir auprès de ses personnels et de ses partenaires les bonnes pratiques.

Cette charte se présente sous la forme de 40 actions accompagnées d'un échéancier précis de mise en œuvre autour de 7 thématique :

- ◆ * Diminuer la gêne sonore
 - ◆ * Limiter les émissions polluantes
 - ◆ * Trier, valoriser, réduire la production de déchets
 - ◆ * Maîtriser la gestion de l'eau
 - ◆ * Développer une politique de maîtrise de la consommation d'énergie
 - ◆ * Préserver le milieu naturel
 - ◆ * Promouvoir la politique environnementale dans la transparence
-
- ◆ **Charte environnementale**
 - ◆ **Emissions sonores**
 - ◆ **Air**

CARTOGRAPHIES PEB-PGS
(CF LE SITE DE L'ACNUSA POUR ACTUALISATION EVENTUELLE)

INFORMATIONS PRATIQUES

CONTACTS

Aéroport Marseille-Provence
BP 7 Aéroport
13 727 Marignane Cedex
Tel.: **04.42.14.14.14.**
Fax : **04.42.14.27.24**
www.marseille.aeroport.fr

SERVICE ENVIRONNEMENT

Responsable : Michel Olivier
Fax : **04.42.14.14.39**
Réclamations (H24) : **04.42.14.14.41**