



14ème législature

Question N° : 7431	De M. Vincent Burroni (Socialiste, républicain et citoyen - Bouches-du-Rhône)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse >aéroport de Marseille-Provence	Analyse > vols de nuit. restriction.
Question publiée au JO le : 16/10/2012 Réponse publiée au JO le : 05/03/2013 page : 2643		

Texte de la question

M. Vincent Burroni attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les nuisances aériennes causées par l'aéroport Marseille-Provence. Même si des efforts ont été faits, il est nécessaire de poursuivre la réduction des nuisances sonores de nuit de l'aéroport de Marseille-Provence qui est situé en pleine zone urbaine d'une région où il fait très chaud, y compris la nuit, et où l'on dort fenêtres ouvertes. En effet, si l'arrêté du 3 mai 2012 portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Marseille-Provence prévoit au-delà de l'interdiction des avions de marge cumulée inférieure à 8 EPNdB l'interdiction de ceux de marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ; aucun calendrier d'interdiction progressive, la nuit, des avions autres que ceux classés en chapitre 4 n'a été élaboré, contrairement à ce que recommandait l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa). Aussi, il lui demande de bien vouloir lui préciser quelles mesures il entend mettre en place afin d'interdire les vols de nuits des aéronefs autres que ceux classés en chapitre 4 et dans quel délai.

Texte de la réponse

L'aéroport de Marseille-Provence constitue, pour l'agglomération de Marseille et pour l'ensemble du territoire des Bouches-du-Rhône, de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et des régions limitrophes, une infrastructure essentielle et un acteur économique créateur de richesse et d'emplois. L'aéroport est inévitablement une source de nuisances sonores qu'il convient de maîtriser autant que possible. C'est dans ce contexte que l'arrêté du 3 mai 2012 a prévu la mise en oeuvre de restrictions de nuit pour les aéronefs utilisant l'aéroport entre 22 h et 6 h. Cet arrêté prévoit à partir d'octobre 2013 l'interdiction complète, entre 22 h et 6 h, de l'ensemble des avions du chapitre 3 dont la marge acoustique est inférieure à 10 décibels. Cet effort considérable est le résultat d'une concertation entre l'ensemble des parties concernées, élus, administrations, transporteurs aériens, acteurs économiques et aéroportuaires, et d'un examen détaillé des conséquences des restrictions proposées et des moyens des opérateurs pour y faire face sans mettre en péril l'activité de transport aérien nécessaire à la société. Imposer des restrictions plus rigoureuses encore apparaît aujourd'hui contre-productif et incompatible avec le maintien de l'activité de nuit de l'aéroport, dont chacun s'accorde à souhaiter qu'elle soit maintenue. A cet égard, la recommandation de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) ne doit pas être interprétée comme une injonction de mettre en oeuvre immédiatement la mesure sur l'ensemble des aéroports français. Ainsi, il n'est pas envisagé d'interdire les vols de nuit des aéronefs autres que ceux classés en chapitre 4. Dans la continuité des actions menées, les services du ministère des transports chargés de l'aviation civile continueront à travailler étroitement avec leurs interlocuteurs pour définir les pistes d'améliorations acoustiques cohérentes avec la stratégie



économique retenue afin de tirer le meilleur parti économique et social de l'aéroport et du transport aérien.