

16ème législature

Question N° : 5338	De M. Franck Allisio (Rassemblement National - Bouches-du-Rhône)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > nuisances	Tête d'analyse >Nuisances sonores autour de l'Aéroport de Marseille-Provence	Analyse > Nuisances sonores autour de l'Aéroport de Marseille-Provence.
Question publiée au JO le : 07/02/2023 Réponse publiée au JO le : 11/06/2024 page : 4906 Date de changement d'attribution : 05/03/2024		

Texte de la question

M. Franck Allisio attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports sur les nuisances sonores générées par l'aéroport de Marseille-Provence. En constant développement, ayant dépassé les 10 millions de visiteurs annuels en 2019, il vise à terme les 18 millions de visiteurs après l'ouverture de son nouveau terminal. En 2022, le trafic aérien a déjà retrouvé 90 % de son activité d'avant covid (2019). Si les retombées économiques et touristiques pour notre région sont indéniables, de nombreux riverains de la 12e circonscription des Bouches-du-Rhône (Saint-Victoret, Marignane, Vitrolles, Gignac-la-Nerthe, Le Rove) mais aussi des communes alentour (Les Pennes-Mirabeau, les Hauts de l'Estaque) se plaignent du bruit occasionné par un tel regain d'activité, craignant le pire par la suite quand l'aéroport aura atteint sa pleine expansion. Il semblerait qu'un changement de procédure de décollage et d'atterrissage (utilisation exclusive du GNSS) soit à l'origine de nouvelles nuisances pour certains quartiers, quand les départs ou arrivées en « dispersion » permettaient de mieux répartir la gêne occasionnée par le trafic aérien. S'il faut saluer les efforts d'Air France pour renouveler sa flotte avec des avions nouvelle génération moins bruyants (A320-NEO pour Airbus ou 737-MAX pour Boeing), il semblerait que ce changement ne soit effectif à 70 % qu'en 2030. Par ailleurs, le trafic aérien nocturne généré par le fret est lui aussi source de gêne persistante pour les riverains. Or l'abandon de cette activité par la mise en place d'un couvre-feu serait synonyme de perte immédiate d'emplois. Lors des différentes consultations, plusieurs solutions sont évoquées dans les échanges entre la direction de l'aéroport et les riverains : réduction de la vitesse d'approche des avions ; décollage par le milieu de l'étang de Berre, négociée avec la base militaire d'Istres ; dérogation de 7 ans pour les départs en « dispersion », en attendant la nouvelle flotte ; renégociation de l'étalement des décollages par le survol des autres communes concernée par les départs face au sud ; activité de fret en journée. Quid de leur faisabilité ? Fort de ce constat, il lui demande quelles solutions sont envisagées pour concilier l'activité de l'aéroport, source d'emplois et de développement pour notre région, avec la tranquillité des riverains.

Texte de la réponse

La lutte contre les nuisances sonores aériennes est considérée avec la plus grande attention. La mise en œuvre de la politique de maîtrise des nuisances sonores autour des aéroports s'appuie sur le concept d'« approche équilibrée », qui consiste à examiner de façon cohérente les diverses mesures disponibles pour réduire le bruit au travers de quatre « piliers » d'action, à savoir : la réduction du bruit à la source, en particulier par le renouvellement des flottes

par des avions plus performants d'un point de vue acoustique ; la planification et la gestion de l'utilisation des terrains environnant l'aéroport ; l'utilisation des trajectoires à moindre bruit grâce au développement de trajectoires prenant en compte la problématique des nuisances sonores ; les restrictions d'exploitation des aéroports, en dernier recours. Le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport (PPBE), élaboré tous les cinq ans en concertation avec les parties prenantes, notamment au moyen des réunions des Commissions consultatives de l'environnement (CCE), identifie les mesures à prendre sur les cinq années à venir au moins sur les trois premiers piliers de l'approche équilibrée, conformément à la réglementation en vigueur. S'agissant du troisième pilier, depuis leur création en 2018, les nouvelles procédures de départ aux instruments de type satellitaire (RNAV) sont utilisées en substitution des départs conventionnels. Cette évolution a entraîné une concentration des trajectoires immédiatement après le décollage, qui se traduit mécaniquement par une diminution des surfaces survolées. La mise en œuvre d'un ensemble de nouvelles procédures de navigation aérienne visant à répondre aux enjeux identifiés au sein de la CCE de l'aéroport de Marseille-Provence sont étudiées et feront l'objet de consultations. Ces nouvelles procédures permettront de répartir le trafic sur des trajectoires différentes et de diminuer la concentration des nuisances sonores. La réduction de la vitesse d'approche des aéronefs n'apparaît pas une solution pertinente puisqu'elle ne garantit ni la vitesse optimale de moindre bruit ni une plus basse consommation de carburant. La création de nouveaux départs en piste 31 virant plus précocement vers le sud-ouest après l'envol sur l'étang de Berre, aurait pour conséquence le survol à plus faible hauteur de la ville de Martigues par l'un des flux principaux au départ de l'aéroport et ne semble pas apporter une réponse adéquate. S'agissant des restrictions d'exploitation, quatrième pilier de l'approche équilibrée, le préfet des Bouches-du-Rhône a été missionné à l'été 2023 pour réaliser une étude d'impact selon l'approche équilibrée, préalable à l'instauration d'éventuelles restrictions d'exploitation. Cette étude permettra d'identifier les mesures de restrictions les plus équilibrées dans le but de concilier activité de l'aéroport, atout économique pour les territoires, et tranquillité des riverains.