

**Arrêté préfectoral
portant approbation des cartes stratégiques de bruit de l'aérodrome de Marseille-Provence au titre de la
4^e échéance**

Vu la directive 2002/49/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu la directive (UE) 2020/367 de la Commission du 4 mars 2020 modifiant l'annexe III de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'établissement de méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 572-1 à L. 572-5 et L. 572-9 à L. 572-11 et R. 572-1 à R. 572-7 ;

Vu le décret n° 2023-375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires ;

Vu l'arrêté du 4 avril 2006 modifié relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

Vu le compte-rendu de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Marseille-Provence du 21 novembre 2023, notamment le point IV, validant les hypothèses à long terme préalables aux cartes stratégiques de bruit ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Marseille-Provence en date du 13 juin 2024 ;

Considérant que le bruit émis dans l'environnement de l'aérodrome de Marseille-Provence doit être évalué pour la situation de référence et à long terme, qu'à cette fin des cartes estimant le niveau sonore jour-soir-nuit (*Lden*) et de période nocturne (*Ln*) doivent être publiées et révisées si nécessaire à échéances de cinq ans par le préfet selon un calendrier fixé par la Commission européenne, qu'il convient cette année d'arrêter les cartes relatives à la 4^{ème} échéance de ce calendrier, que les cartes relatives à la situation de référence établies en 2020 ne nécessitent pas d'actualisation, qu'en revanche les cartes à long terme doivent être mises à jour ;

Sur proposition du secrétaire général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône,

ARRÊTE

Article 1^{er} :

Les cartes stratégiques de bruit de l'aérodrome de Marseille-Provence comprennent :

1. Les documents cartographiques au 1/25000e suivants, localisant les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones :
 - Pour l'indicateur de bruit jour-soir-nuit (*Lden*) :
 - o Pour la situation de référence, le plan 20_0153_D_ACE_ENV_CSB_LFML_Lden d'octobre 2020
 - o Pour la situation de long terme, le plan n°2165 v1 du 06/11/2023

- Pour l'indicateur de bruit de période nocturne (Ln) :
 - o Pour la situation de référence, le plan 20_0153_D_ACE_ENV_CSB_LFML_Ln d'octobre 2020
 - o Pour la situation de long terme, le plan n°2166 v1 du 06/11/2023
- 2. Une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit,
- 3. Une évaluation du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles dus à l'exposition au bruit,
- 4. Un résumé non technique.

Ces documents sont annexés au présent arrêté.

Article 2 :

Le présent arrêté et ses annexes sont mis à la disposition du public sur le site de l'État dans les Bouches-du-Rhône, rubrique Actions de l'Etat / Environnement, risques naturels et technologiques / Le Bruit / Aéroport de Marseille-Provence, à l'adresse suivante :

<https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/>

Article 3 :

Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture des Bouches-du-Rhône.

Article 4 :

A compter de la publication mentionnée à l'article 3, le présent arrêté est susceptible de recours devant le tribunal administratif de Marseille, dans un délai de deux mois. Ce recours peut être déposé auprès de cette juridiction par voie postale (31 rue Jean-François Leca, 13002 Marseille) ou par voie électronique avec l'application Télérecours citoyen (<https://www.telerecours.fr>). Pendant la même période, un recours gracieux peut également être déposé auprès de l'autorité préfectorale.

Article 5 :

Le secrétaire général de la préfecture des Bouches-du-Rhône et la directrice de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Marseille, le 20 SEP. 2024

Christophe MIRMAND

ANNEXES

Annexe 1 – cartographie au 1/25.000e localisant les zones exposées au bruit

- plan 20_0153_D_ACE_ENV_CSB_LFML_Lden d'octobre 2020
-
- plan n°2165 v1 du 06/11/2023
-
- plan 20_0153_D_ACE_ENV_CSB_LFML_Ln d'octobre 2020
-
- plan n°2166 v1 du 06/11/2023

A-

Ministère de la Transition Ecologique

Aéroport de Marseille Provence
 Carte Stratégique de Bruit
 Situation de référence
 Cartographie en Lden

LISTE DE CONTROLE	
SISTEME DE COORDONNEES	WGS 84
PROJECTION	RGF93/Lambert 93
CONFIGURATION DES PISTES	33L-31R 33R-31L
HYPOTHESES	Origine du trafic Aéroport de Marseille Provence Nombre de Mouvements Trajectoires réels Légende Impact 8,36
MODELISATION	Bases de données AIP (12.2) BD ALTI IGN Relevé Front de plan SCAN 25
REALISATION DU PLAN	Destinataires DTA et DSAC Sud Est
DIFFUSION	

ref. 20_0153_D_ACE_BNV_CSB_LPM_Lden

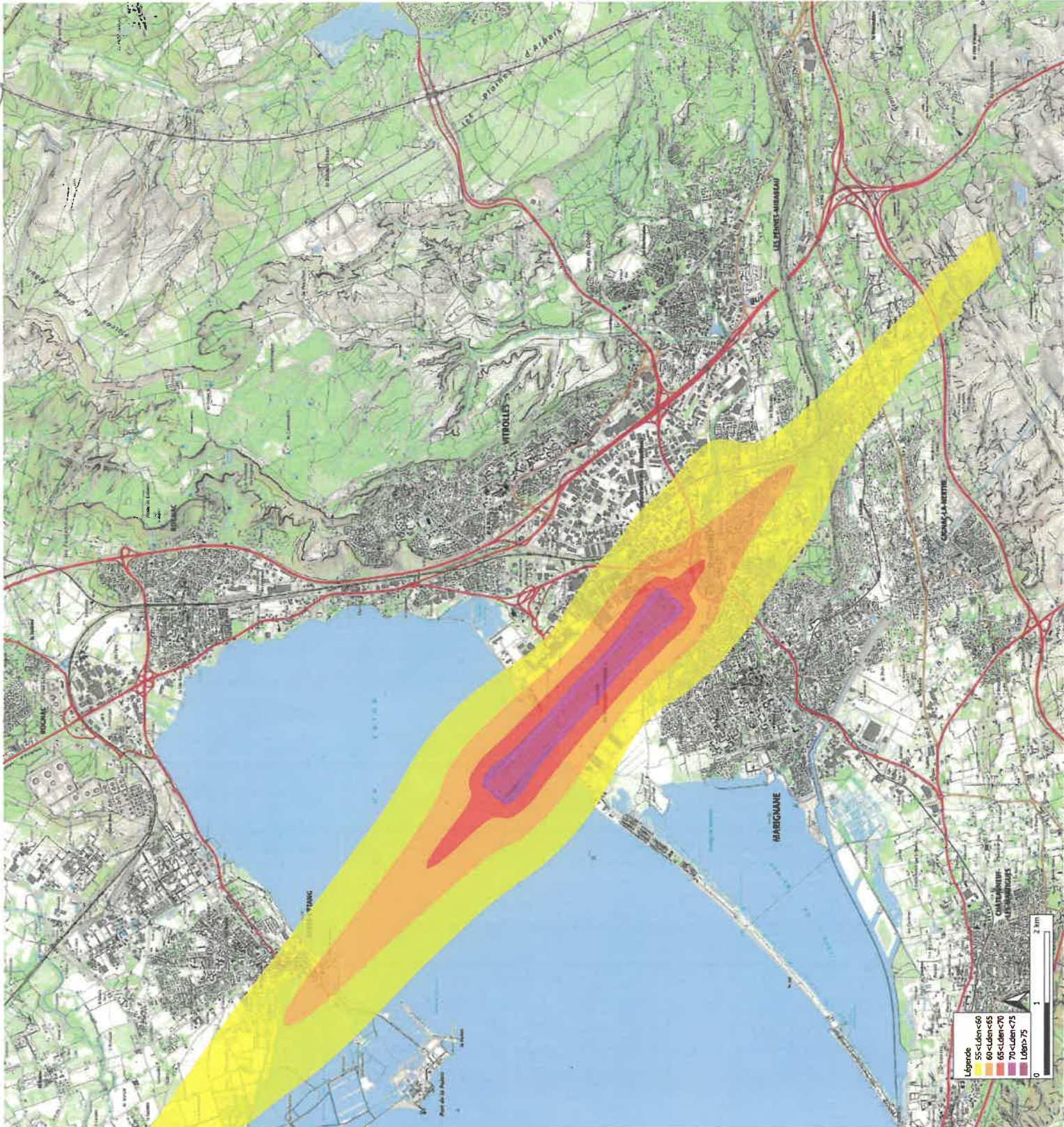
Octobre 2020

Echelle : 1/25000



Direction générale de l'aviation civile
 Service technique de l'aviation civile
 Département aménagement, capacité, environnement





Aéroport de Marseille-Provence

Carte Stratégique de Bruit

4ème échéance

Long terme Lden

N° Soumission :	2165	Date :	08/12/2023
Version :	11	Mac/Séances :	
		Création du document :	
Configurations des pistes :	Liste des pistes		
Hypothèse :	13L-31R et 13R-31L		
Mac/Modèle :	DSAC-SE		
	1 112 016		
	02/2004/2020/EN 14827		
	02/2004/2020/EN 14827		
	STAC		
	IMPACT 3,37E-ANP 2.3		
	composant ENA-V6		
	BP ALT 25m (pourcat. EN)		
	STAC		
	G2013.3.22		
	Rég. de l'Aviation (CA)		
	Société d'Aviation		
	Société d'Aviation		
	102500		

31

Ministère de la Transition Ecologique

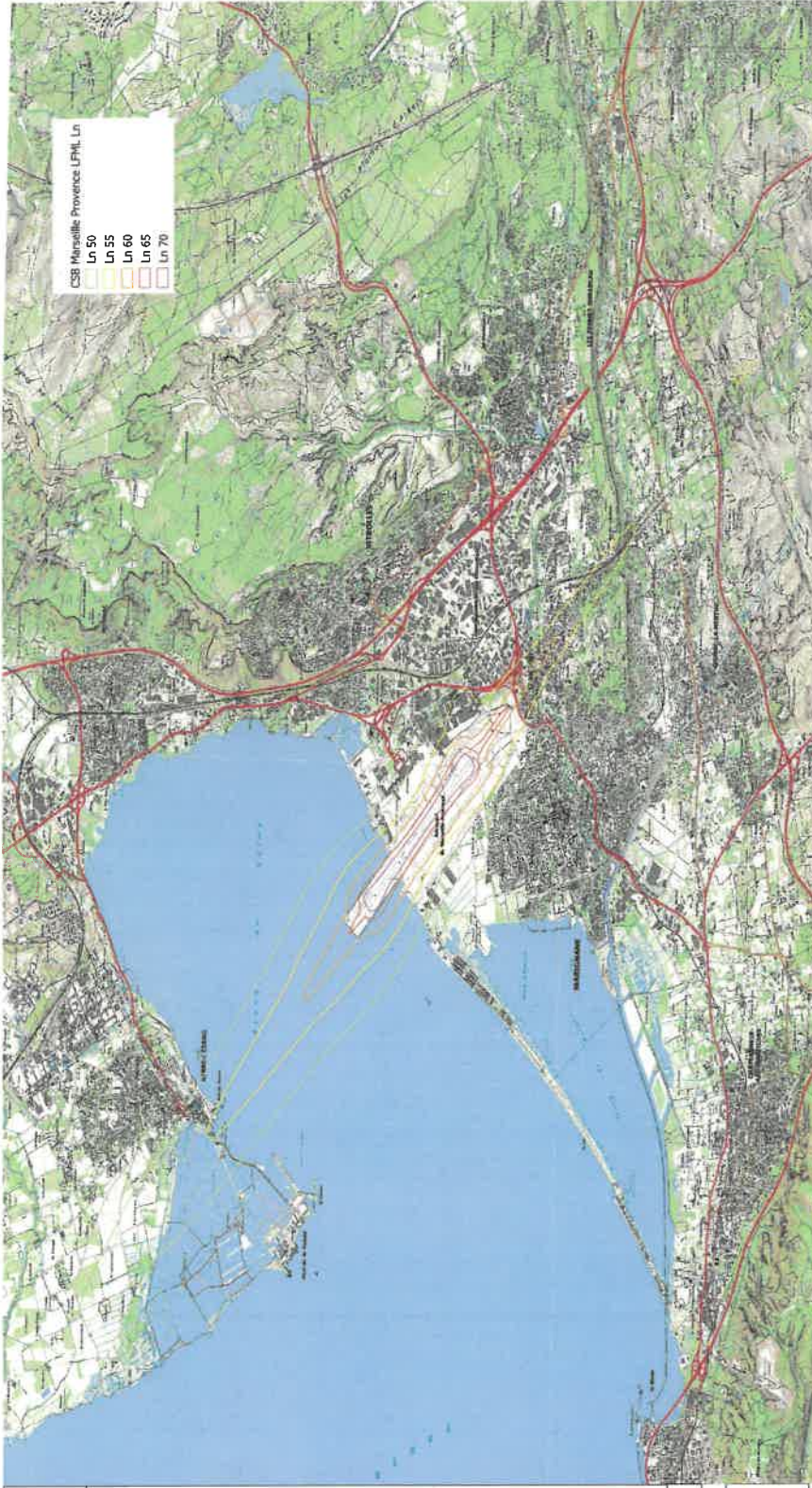
Aéroport de Marseille Provence
 Carte Stratégique de Bruit
 Situation de référence
 Cartographie en Ln

LISTE DE CONTROLE	
SISTEME DE COORDONNEES	WGS 84
PROJECTION	RSF93/Lambert 93
CONFIGURATION DES PROTES	131-31A 13R-31L
HYPOTHESES	Origne du trafic Aéroport de Marseille Provence
Nombre de Mouvements	304 591
Origine des trajectoires	Trajectoires radars
Logiciel	IMPACT 3.16
Logiciel de données	BD ALTI IGN
Realité	IGN
REALISATION DU PLAN	SCAN 23
Fonds de plan	DTA et DSAC sud Est
DIFFUSION	Destinataires

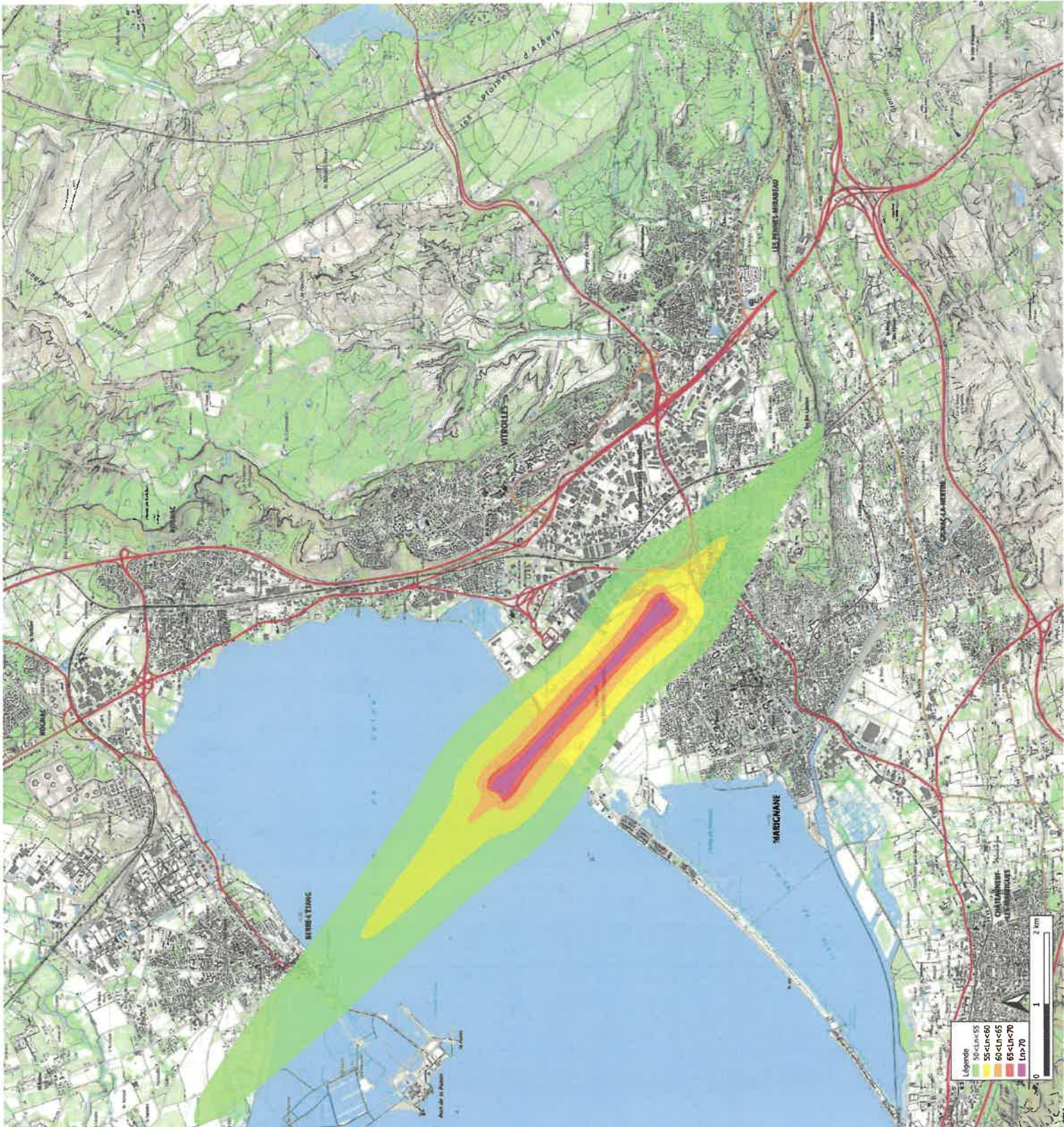
ref: 20_01E3_D_ACE_ENV_CS9_LPM_Ln

Octobre 2020

Echelle : 1:25000



Direction générale de l'aviation civile
 Service technique de l'aviation civile
 Département aménagement, capacité, environnement



Aéroport de Marseille-Provence
Carte Stratégique de Bruit
4ème échéance Ln
Long terme Ln

N° document :	2186	Date :	06/12/23
Version :	11	Modifications :	
		Création du document :	
Configuration des plates hypothèses	13L-31R et 13R-31L	Titre de consultation	
Hypothèses	DSAC-SE	Origine du trafic	13L-31R et 13R-31L
	14 887	Nombre de mouvements	DSAC-SE
		Config de des trajectoires	Données FUADE + GEA
Modélisation	STAC	Service	STAC
		Logiciel et base de données	STAC 3.15.6 - IAS 2.3
		Relief (MNT)	comblement DSAC
		Service	BD ALTI 25m (source IGN)
		Logiciel	STAC
		Fond de plan	GBE 3.42
		Projection	SCAR 25 (source IGN)
		Échelle	RGF93 Lambert 93
			125000

Annexe 2 – Estimation de l'exposition au bruit

Superficies exposées en kilomètres carrés

Plages d'indice Lden en dB(A)	Situation de référence (km ²)	Situation à long terme (km ²)
55 à 60	18,6	13
60 à 65	6,3	3
65 à 70	1,7	1,2
≥ 70	2,1	1,4
TOTAL	28,7	18,6

Plages d'indice Ln en dB(A)	Situation de référence	Situation à long terme
50 à 55	9	5,8
55 à 60	2,4	1,5
60 à 65	1,1	0,9
65 à 70	0,6	0,6
≥ 70	0,5	0,5
TOTAL	13,5	9,2

Nombre de logements exposés (arrondis à la centaine la plus proche)

Plages d'indice Lden en dB(A)	Situation de référence	Situation à long terme
55 à 60	4 100	4 000
60 à 65	2 100	1 200
65 à 70	700	0
≥ 70	0	0
TOTAL	6 900	5 200

Plages d'indice Ln en dB(A)	Situation de référence	Situation à long terme
50 à 55	2 300	2 500
55 à 60	1 000	100
60 à 65	100	0
≥ 65	0	0
TOTAL	3 400	2 600

Population exposée (arrondie à la centaine d'habitants la plus proche)

Plages d'indice Lden en dB(A)	Situation de référence	Situation à long terme
55 à 60	10 600	10 300
60 à 65	5 200	2 900
65 à 70	1 600	0
≥ 70	0	0
TOTAL	17 500	13 200

Plages d'indice Ln en dB(A)	Situation de référence	Situation à long terme
50 à 55	5 600	6 100
55 à 60	2 500	300
60 à 65	200	0
≥ 65	0	0
TOTAL	8 300	6 400

Annexe 3 – Évaluation du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles de l'exposition au bruit

Les résultats globaux de l'évaluation des effets nuisibles « forte gêne » et « fortes perturbations de sommeil » selon la réglementation applicable sont repris dans le tableau ci-dessous.

	Situation de référence	Situation de long terme
Nombre de personnes dans les zones de Lden supérieur à 55 dB(A)	17 485	13 193
Proportion de la population affectée par la forte gêne	36 %	33 %
Nombre de personnes affectées par la forte gêne	6 277	4 402
Nombre de personnes dans les zones de Ln supérieur à 50 dB(A)	8 290	6 366
Proportion de la population affectée par de fortes perturbations de sommeil	25 %	23 %
Nombre de personnes affectées par de fortes perturbations de sommeil	2 058	1 456

Annexe 4 – Résumé non technique

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit un cadre commun et harmonisé en matière de réduction des nuisances sonores.

Elle est transposée en droit national dans le code de l'environnement, et implique que les aéroports ayant plus de 50 000 mouvements commerciaux doivent réaliser un diagnostic du niveau d'exposition au bruit à partir de cartes stratégiques de bruit (CSB).

Les CSB n'imposent pas de contraintes. Ce sont des documents permettant de produire un état des lieux du bruit autour de la plateforme. Cet état des lieux est nécessaire en vue de la mise à jour du plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport (PPBE).

Les CSB doivent être établies en Lden (jour / soirée / nuit) et en Ln (nuit) pour une situation de référence (SR) établie à partir de données récentes, ainsi que pour le long terme (CSB LT), soit un total de 4 cartes. Les CSB détaillent 5 isophones Lden de 55 à 75 dB(A) et Ln de 50 à 70 dB(A), par tranche de 5 dB(A).

Les cartes sont réexaminées tous les 5 ans selon un calendrier de publication fixé par la Commission européenne depuis le lancement de la première échéance, initiée en 2005.

	Lancement de l'échéance	CSB	PPBE
3 ^e échéance	2015	2017	2018
4 ^e échéance	2020	2022	2024

En raison des perturbations du trafic liées à la crise sanitaire et à la difficulté d'effectuer des simulations sur les évolutions de trafic à court et moyen terme, l'actualisation des CSB a été différée par rapport à l'échéance prévue.

Lors de la précédente révision pour la 3^e échéance, il avait été décidé de disposer d'une situation de référence basée sur le trafic de l'année 2019, et de s'appuyer sur les hypothèses du plan d'exposition au bruit (PEB) approuvé en 2006 pour le long terme. Les incertitudes quant à la reprise du trafic ne permettaient pas en effet de bâtir de nouveaux scénarios sur le long terme.

Avec le retour du trafic aérien et une meilleure visibilité sur les perspectives d'évolution, il a été convenu d'établir les CSB LT sur les anticipations de trafic de l'exploitant d'aéroport, reprises dans son projet de schéma de composition générale pour 2038. Pour les CSB SR, celles basées sur le trafic de 2019 sont conservées, la situation revenant à ce qu'elle était avant la crise sanitaire sans évoluer.

Le résultat des CSB montre que les communes les plus soumises au bruit des avions sont Marignane, Saint-Victoret et Berre-L'Étang, qui à elles seules regroupent 95 % de la population dans l'emprise des CSB. Les autres communes concernées dans une moindre mesure sont Les Pennes-Mirabeau, Gignac-La-Nerthe, Vitrolles, Marseille et Le Rove.

Entre la situation de référence et la situation de long terme, les évolutions suivantes sont anticipées :

- Une diminution des surfaces exposées au bruit des avions de 31 % sur l'indice Lden et 23 % sur l'indice Ln ;
- Une diminution des populations exposées de 25 % pour l'indice Lden et de 23 % pour l'indice Ln ;
- Une réduction du nombre d'établissements de santé et d'enseignement exposés, passant de 23 à 16 pour le Lden et de 8 à 4 pour le Ln ;
- Une diminution du nombre de personnes touchées par les effets nuisibles du bruit, de 30 % pour les personnes subissant une forte gêne et de 29 % pour les personnes subissant une forte perturbation de sommeil.

Ces gains sont attribuables en partie à une légère réduction du trafic entre la situation de référence et de long terme (- 5 %) ainsi qu'à des progrès en matière de réduction de bruit à la source intégrée dans les scénarios de renouvellement des flottes des compagnies aériennes à long terme.