

Commentaires de la plateforme de consultation du public sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Marseille Provence			
Date	Heure	Titre	Texte
11/01/2022	10 :11	Nuisances autres que sonores	Bonjour, Quand est-il de la pollution chimique due au passage de ces mêmes avions ? Les particules retombent dans nos jardins et écoles...
11/01/2022	10 :42	Le bruit n'est pas une nuisance mais une atteinte à la santé	Bonjour, Je réside dans le quartier des fortunés à Gignac la Nerthe depuis plus de 30 ans et j'ai assisté à l'accroissement du trafic aérien. Fort est de constater que cette intensification du trafic, si il sert la nécessité des échanges économiques, est une agression sans cesse plus importante sur la santé de ceux qui, comme moi, en subissent les effets et les conséquences en venant dégrader la qualité de vie (sommeil, énervement, etc). Sans compter les effets secondaires qui du fait du couloir aérien rend toute amélioration de l'habitat impossible en interdisant tout projet d'extension ou de construction sur des terrains pourtant potentiellement constructibles qui seraient un complément de revenus pour des personnes dont les retraites où les revenus sont modestes ! Il serait aussi bienvenu que le bruit et la mauvaise qualité de vie que cela induit soit pris en considération lors du calcul des taxes foncières et d'habitation qui plus est dans un quartier (les fortunés) qui restent éloignés des services et des équipements municipaux !
11/01/2022	13 :37	Passage important sur la D 569 avenue du rove 13180 gignac la nerthe	Bonjour de gros bahut passé devant t chez moi ainsi que des millions de voitures à vive allure le bruit es incessant j ai demander un radar pour réduire la vitesse et pour la sécurité car ces infernal les cons descende au moins à 80 quand la circulation es fluide j ai des bourdonnement incessant dans les oreilles aucun oanndaux pour réduire la vitesse nous sous en agglomérations Cordialement
11/01/2022	21 :59	Nuisance sonore	Bonjour, il y aura-t-il des actions menées afin de préserver de l'augmentation du trafic aérien les quartiers de la Viguiere commune de Gignac-la-Nerthe ? Centre ville et quartier fortement impactés avec des avions ne respectant pas forcément les couloirs aériens, le coupant de plus en plus régulièrement au-dessus des habitations de ce quartier et de la zone de l'école Nelson Mandela ainsi que du parcours sportif de la commune.
12/01/2022	16 :53	Gene importante occasionnée par le bruit des avions	Depuis plusieurs mois le bruit des avions en journée mais surtout le soir jusqu a 23h30 s est intensifie et me provoque des insomnies. J ai également constaté que de plus en plus d avions coupent leur couloir aérien et passent au dessus de ma maison située 1 rue pablo picasso Je souhaite donc une amélioration du traitement du bruit occasionné par les avions afin qu ils ne passent plus à proximité des maisons ou avoir des aides pour faire insonoriser l interieur de ma maison et les fenêtres et porte entrée
12/01/2022	16 :54	Gene importante occasionnée par le bruit des avions	Depuis plusieurs mois le bruit des avions en journée mais surtout le soir jusqu a 23h30 s est intensifie et me provoque des insomnies. J ai également constaté que de plus en plus d avions coupent leur couloir aérien et passent au dessus de ma maison située 1 rue pablo picasso Je souhaite donc une amélioration du traitement du bruit occasionné par les avions afin qu ils ne passent plus à proximité des maisons ou avoir des aides pour faire insonoriser l interieur de ma maison et les fenêtres et porte entrée.
12/01/2022	17 :08	Résidence envi gignac la nerthe	Bonjour Nous avons acheté notre maison à la résidence envi, en 2019. Très vite nous nous sommes aperçu que lorsque les avions décollent face au sud, nous sommes impactés par le survol aérien. Or, lorsque nous avons acheté, nous avons consulté le PEB, et les autres cartes en lien avec le survol aérien. En aucun.cas il a été stipule que nous sommes impactés par les avions. Or, si vous décidez de mettre à jour cette pratique qui a lieu depuis plusieurs années, notre bien immobilier va subir une décote inconcevable pour nous . En effet, nous avons le sentiment d'être floue dans cette histoire . Par

			conséquent, nous vous demandons de faire en sorte que les survols respectent le PEB de ce jour et ne pas le modifié. En vous remerciant par avance pour votre compréhension. Cordialement.
12/01/2022	17 :08	Résidence envi gignac la nerthe	Bonjour Nous avons acheté notre maison à la résidence envi, en 2019 (maison neuve). Très vite nous nous sommes aperçu que lorsque les avions décollent face au sud, nous sommes impactés par le survol aérien. Or, lorsque nous avons acheté, nous avons consulté le PEB, et les autres cartes en lien avec le survol aérien. En aucun.cas il a été stipule que nous sommes impactés par les avions. Or, si vous décidez de mettre à jour cette pratique qui a lieu depuis plusieurs années, notre bien immobilier va subir une décote inconcevable pour nous . En effet, nous avons le sentiment d'être floue dans cette histoire . Par conséquent, nous vous demandons de faire en sorte que les survols respectent le PEB de ce jour et ne pas le modifié. En vous remerciant par avance pour votre compréhension. Cordialement.
12/01/2022	19 :09	PEB / avions anciens / vols de nuit	Bonjour, Je suis extrêmement surpris que cet aéroport autorise encore les vieux 737 du maghreb que d'autres aéroports n'acceptent pas. Je suis aussi surpris que les vols de nuit ne soient pas interdits (vols DHL et vols internationaux vers antilles et la réunion, notamment des gros appareils qui atterrissent et décollent vers 4h du matin). Agir sur les vieux appareils et les vols de nuit qui réveillent toute la région auraient un impact très favorable. Vous remerciant. Cordialement.
12/01/2022	20 :09	Réclamation	Bonjour Nous habitons à la Viguierie à Gignac la Nerthe et le bruit des avions est insupportable, l'été nous ne pouvons même pas profiter de notre jardin . L'avion vole bas que vous pouvez lire le nom des compagnies pour notre part ce n'est que des compagnies low coast. On espère que ça va changer et que des solutions vont être trouvées pour aider les habitants.
16/01/2022	12 :39	Zone de Pas-des-Broquettes – Les Rollandins	Sur les dernières années le nombre de survols dans cette zone s'est considérablement accru, y compris dans le sens des décollages selon le vent. Cette zone était à l'époque peu habitée, mais les lotissements et villas ont changé le paysage, devenu urbain, et les nuisances sonores ont pris de l'ampleur. La création de nouveaux couloirs aériens dans ce quartier serait préjudiciable. Merci
17/01/2022	10 :56	bruit aéroport	Bonjour, j'ai bien lu le rapport mais malheureusement la ville la plus impacté à savoir saint-victoret par les atterrissages et les décollages de jour comme de nuit n'apparait pas comme ville la plus impacté. Vous parlez des villes avoisinantes mais ne le sont qu'a une certaine hauteur de vol, alors que sur sint-victoret l'impact sonore est très important dans les phases d'atterrissage et de décollage ou le bruit est le plus important. De plus il y a la gêne de kérosène qui sont délestés à l'atterrissage qui n'apparait pas sur le rapport.Y a t'il eu une enu^quête avec des relevés effectués sur saint-victoret ? Au vue de tous ces problématiques il serait bon de revoir certaines parties du rapport qui ne me semble pas en adéquation avec ce qui est dit.
18/01/2022	11 :16	Le confinement a eu du bon !	Je vis à Vitrolles, quartier de la ferme de Croze, lors du premier confinement, plus de passages incessants d'avion au dessus de ma tête ! Un pur bonheur ! Fini cette nuisance sonore qui commencent TRES tôt et terminent TRES tard dans la journée ; fini de s'interrompre lors d'une discussion dans mon jardin car un avion passe et qu'on ne s'entend plus. Nous vivons à côté de zones beaucoup moins habitées (comme la mer...), faites, SVP, passez les avions ailleurs. Merci !!!
18/01/2022	16 :49	invivable	passage d'avions souvent tot le dimanche matin et trop souvent le week end , impossible de déjeuner en extérieur paisiblement ,au moment ou je vous écrit le 18 janvier 2022 un passage d'avion au dessus de mon domicile, je sais qu'en General j'en ai pour une heure ou deux
18/01/2022	16 :49	invivable	passage d'avions souvent tot le dimanche matin et trop souvent le week end , impossible de déjeuner en extérieur paisiblement ,au moment ou je vous écrit le 18 janvier 2022 un passage d'avion au dessus de mon domicile, je sais qu'en General j'en ai pour une heure ou deux

18/01/2022	18 :27	Habitants du quartier des Pinchinades – Observations	Bonjour, Famille de 3 adultes et un enfant de 6 ans habitant les Pinchinades depuis 1980 et ayant fait parti de l'ADEV de nombreuses années. L'amélioration consiste à ce que les avions décollent au maximum vers l'étang de Berre sur les raffineries : moins d'habitants impactés. Je crois me rappeler que c'est ce qui était prévu sauf quand le vent qui souffle n'est pas le mistral et qu'il dépasse 5 nœuds. Hors le nombre de fois où les avions passent sur les Pinchinades et qu'il n'y a aucun vent est vraiment très fréquent surtout dans la tranche horaire 7h00 – 8h00 la plus impactante pour le sommeil des enfants. Autre particularité des Pinchinades, c'est là où beaucoup d'avions sont en courbe et changent de direction : nous les entendons très fortement et longtemps. Et en terme de pollution nous devons être au maximum. Merci à vous de réduire au maximum ces nuisances.
18/01/2022	18 :29	Nuisances avions à basse altitude à Vitrolles sud	Bonjour, Résidents à Vitrolles Quartier de La Frescoule depuis 1984, nous étions auparavant exclus des plans de vols des avions au-dessus de notre quartier à Vitrolles. Depuis la mise en place du MP2, de nouveaux plans de vols anarchiques et leur non respect ont foisonné avec des passages de plus en plus fréquents à basse altitude au dessus de notre quartier engendrant des nuisances sonores insupportables. Durant l'été, des avions passent vraiment bas au dessus du lotissement !!! Ces nouveaux couloirs aériens et les nuisances engendrées ont généré une baisse significative des valeurs de revente de nos biens immobiliers sans aucun dédommagement des riverains. A quand le respect des couloirs au dessus de l'étang !
20/01/2022	15 :44	Bruits insupportables	Habitant dans le couloir aérien de l'aéroport de marignane, le bruit aérien est trop important,nuisible.avions en approche trop bas,trop bruyant,...istes salon de Provence empêchant leur survol ce couloir est l unique accès à l aéroport...associa environnement urbanisme pour miramas
20/01/2022	15 :45	Bruits insupportables	Habitant dans le couloir aérien de l'aéroport de marignane, le bruit aérien est trop important,nuisible.avions en approche trop bas,trop bruyant,...istes salon de Provence empêchant leur survol ce couloir est l unique accès à l aéroport...associa environnement urbanisme pour miramas
20/01/2022	15 :46	Bruits insupportables.bruits	Habitant dans le couloir aérien de l'aéroport de marignane, le bruit aérien est trop important,nuisible.avions en approche trop bas,trop bruyant,...istes salon de Provence empêchant leur survol ce couloir est l unique accès à l aéroport...associa environnement urbanisme pour miramas
20/01/2022	15 :47	Bruits Bruits insupportables.bruits	Habitant dans le couloir aérien de l'aéroport de marignane, le bruit aérien est trop important,nuisible.avions en approche trop bas,trop bruyant,...istes salon de Provence empêchant leur survol ce couloir est l unique accès à l aéroport...associa environnement urbanisme pour miramas..
20/01/2022	19 :22	PPBE Transports Approche aéroport Marseille Provence	Bonjour, J'habite sur la commune de Miramas dans les Bouches du Rhône sur la D10, à la sortie de Miramas en direction de Saint Chamas. La nuit entre 23H et 7H du matin, les avions en approche ont un altitude basse, et du fait de la nuit et de son silence, le bruit des moteurs ou réacteurs est très fort, au vu de l'altitude d'approche. Pourquoi leurs approches ne se feraient elles pas par l'étang de Berre en venant de la mer Méditerranée puis virage sur l'axe de piste ? Cordialement.
21/01/2022	10 :30	Les emplois en danger	L'activité d'un aéroport génère énormément d'emplois. Restreindre encore plus cette histoire de bruit va amener à réduire considérablement les emplois sur l'aéroport de Marseille Provence. Nous qui travaillons sur l'aéroport en avons assez de faire partir les vols cargos sur d'autres aéroports car nous sommes restreints à ne pas voler la nuit ; certains avions (je ne vais pas entrer dans le détail) ne sont plus autorisés à se poser à cause du bruit. Que les gens qui ne sont pas contents aillent habiter loin de l'aéroport et nous laisse travailler ! Arrêtez de restreindre sans arrêt et de mettre des barrières aux activités aéroportuaires ! Ras le bol de ces gens qui n'ont rien d'autre à faire que de nous empêcher de bosser !

25/01/2022	18 :48	Survols des quartiers Nord de Vitrolles13	J'habite Vitrolles depuis de nombreuses années et ce n'est qu'à partir des années 2006/2007 que les avions ont commencé à survoler les quartiers nord et cela sous la pression des habitants des quartiers sud. Donc, actuellement, le couloir aérien est basé sur la RD9 ? Ce couloir n'est pas respecté, certains pilotes n'en tiennent pas compte. Très nombreux survols du village, du Rocher, des Cadenieres et parfois de la résidence le Fouquet.
26/01/2022	11 :43	Plan de gêne sonore et indemnités	Bonjour, Ce PPBE ne contient aucune mesure en faveur d'aide à l'insonorisation des logements alors que le nombre d'habitants impactés par le bruit est en nette augmentation. Cette évolution montre la nécessité d'actualiser le Plan de Gêne Sonore. Cette actualisation est-elle prévue ? Je suis vraiment gêné par le survol d'avions au dessus de ma maison. Cordialement
26/01/2022	11 :44	Plan de gêne sonore et indemnités	Bonjour, Ce PPBE ne contient aucune mesure en faveur d'aide à l'insonorisation des logements alors que le nombre d'habitants impactés par le bruit est en nette augmentation. Cette évolution montre la nécessité d'actualiser le Plan de Gêne Sonore. Cette actualisation est-elle prévue ? Je suis vraiment gêné par le survol d'avions au dessus de ma maison. Cordialement
08/02/2022	11 :20	4tre44nt Marignane	Habitant de l'estaque nous subissons toujours et de plus en plus les nuisances sonores de l'aéroport. Le covid au moins sous cet aspect a été une bénédiction. Je demande essentiellement, au contraire de ce que semble préconiser ce rapport, une baisse du trafic au profit du ferroviaire ainsi que le passage des avions, par des zones moins peuplés. Ce n'est pas la voie qui serait donc suivie mais au contraire celle du tout intérêt financier au détriment du collectif. On croirait à une politique de début de projet de privatisation de l'aéroport on agirait pas autrement. Bien cordialement.
08/02/2022	11 :31	AVIS sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 6.12.1995 concernant l'aérodrome de Cannes-Mandelieu (Alpes-Maritimes)	06370 Mouans-Sartoux, concernant le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu (Alpes- Maritimes) Le 25 septembre 2000, le conseil municipal de Mouans-Sartoux votait une délibération qui exprimait ainsi son inquiétude devant les risques et nuisances engendrées par le développement du trafic sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu : « Il serait moralement inadmissible de troubler la sérénité et la sécurité de dizaines de milliers de personnes pour le caprice ou le plaisir de quelques-uns. » Depuis cette époque, les habitants des communes survolées par les avions qui atterrissent sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu sont toujours exposés aux mêmes risques et aux mêmes nuisances. Le projet d'arrêté 2022 mis en consultation (1) est conçu – si j'ai bien compris – pour réduire en partie les nuisances et les risques subis dans les espaces survolés par l'activité de l'aviation légère, en encadrant les conditions de vols des avions en catégorie C de la classification acoustique CALIPSO (2), et en interdisant quasiment le vol des avions de catégories D et non classés. Pour que la présentation du projet d'arrêté aide à la compréhension des changements dans les dispositions proposées, il apparait difficile d'imaginer que soient suffisantes la note introductive (3) ou les définitions de vocabulaire inscrite en article 2 du projet d'arrêté (1). Espérons que ces dispositions soient utiles pour les habitants qui subissent les nuisances des « tours de piste » de l'aviation légère. Dans un autre domaine, beaucoup d'habitants continuent de se plaindre du survol de leurs quartiers par des jets d'affaires ou avions équipés de turboréacteurs et dont la masse maximum autorisée de 13 tonnes en 1967 est passée à 35 tonnes depuis 2015. . Comment comprendre une telle évolution alors que dans le même temps, et en cohérence avec les attentes du législateur, ou avec les suggestions d'une majorité de « personnes publiques associées », la population sur l'ensemble des agglomérations de Grasse et de Cannes aura presque doublé en 70 ans ? En effet, la population est passée de 147000 habitants en 1967 à près de 260000 habitants en 2019. Et le récent SCOT adopté en août 2021, prévoit 20750 nouveaux logements d'ici à 2040. . Jusqu'à quand les communes survolées élaboreront-elles PLU sur PLU sans que soit indiqué aux gestionnaires de l'aéroport une limite de trafic aérien, au regard des conditions actuelles de survol du bassin de vie et

			<p>d'atterrissage sur l'aérodrome ? Les avions qui nous survolent sont peut-être de plus en plus performants techniquement. Ils ne sont pas pour autant à l'abri d'incidents mécaniques ou d'erreurs de pilotage. Le risque « zéro » n'existe pas. Ne nous le cachons pas. . La population n'aurait-elle pas assez à subir en dommages douloureux avec des catastrophes naturelles telles que celles que le département a connu et qui surviendront avec l'accentuation du réchauffement climatique ? Les habitants qui ont suivi la préparation du SCOT ouest des Alpes-Maritimes avaient exprimé leur inquiétude quand ils avaient lu que l'orientation « 4A3 » du SCOT ouest prévoyait de « développer l'aviation d'affaire ». Au final, cette orientation prévoit plus sagement de « renforcer les conditions d'intégration environnementales de la plateforme ». Pour autant, en page 66, parmi les objectifs retenus pour le tourisme, il est question de « renforcer un des pôles européens majeurs du tourisme d'affaires sur le littoral ». Souhaitons que cela ne soit pas suffisant pour autoriser indirectement le développement de l'aviation d'affaire sur le site de Cannes-Mandelieu, et de fait augmenter les risques d'accident sur l'aire urbaine survolée. 1961 : mise en service de l'autoroute A8 1967 : limitation du tonnage des jets à 13 tonnes, avec limitation annuelle du nombre de jets. 1975 : extension des pistes engagée avec déplacement de la RN7 1994 : inondation dans la plaine de la Siagne 1995 : limitation du tonnage des jets porté à 22 tonnes 1996, 2000 : inondation dans la plaine de la Siagne 2007 : crash d'un petit avion en bout de piste 2008 : crash d'un avion dans une marina de Mandelieu 2009 : classement de l'aéroport Cannes-Mandelieu en catégorie B 2015 : limitation du tonnage des jets porté à 35 tonnes, sans limitation annuelle du nombre de jets. Non seulement « ça suffit ! », mais cela devient déraisonnable dans un contexte de densification continue du bassin de vie. ----- (1) projet d'arrêté mis en consultation publique : http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/projet_arrete_cannes.pdf (2) Pour mieux comprendre la classification CALIPSO : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Brochure_Proprietaires_avions_CALIPSO.pdf (3) note introduisant la démarche de consultation : http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/note_consultation_publique_projet_arrete_cannes_2022-vdef.pdf</p>
08/02/2022	11 :35	sur le projet d'arrêté 2022 modifiant celui du 6.12.1995 concernant l'aérodrome de Cannes-Mandelieu.	<p>06370 Mouans-Sartoux, concernant le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu (Alpes- Maritimes) Le 25 septembre 2000, le conseil municipal de Mouans-Sartoux votait une délibération qui exprimait ainsi son inquiétude devant les risques et nuisances engendrées par le développement du trafic sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu : « Il serait moralement inadmissible de troubler la sérénité et la sécurité de dizaines de milliers de personnes pour le caprice ou le plaisir de quelques-uns. » Depuis cette époque, les habitants des communes survolées par les avions qui atterrissent sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu sont toujours exposés aux mêmes risques et aux mêmes nuisances. Le projet d'arrêté 2022 mis en consultation (1) est conçu – si j'ai bien compris – pour réduire en partie les nuisances et les risques subis dans les espaces survolés par l'activité de l'aviation légère, en encadrant les conditions de vols des avions en catégorie C de la classification acoustique CALIPSO (2), et en interdisant quasiment le vol des avions de catégories D et non classés. Pour que la présentation du projet d'arrêté aide à la compréhension des changements dans les dispositions proposées, il apparaît difficile d'imaginer que soient suffisantes la note introductive (3) ou les définitions de vocabulaire inscrite en article 2 du projet d'arrêté (1). Espérons que ces dispositions soient utiles pour les habitants qui subissent les nuisances des « tours de piste » de l'aviation légère. Dans un autre domaine, beaucoup d'habitants continuent de se plaindre du survol de leurs quartiers par des jets d'affaires ou avions équipés de turboréacteurs et dont la masse maximum autorisée de 13 tonnes en 1967 est passée à 35 tonnes depuis 2015. . Comment comprendre une telle évolution alors que dans le même temps, et en cohérence avec les attentes du législateur, ou avec les suggestions d'une majorité de « personnes publiques associées », la population sur l'ensemble des</p>

			<p>agglomérations de Grasse et de Cannes aura presque doublé en 70 ans ? En effet, la population est passée de 147000 habitants en 1967 à près de 260000 habitants en 2019. Et le récent SCOT adopté en août 2021, prévoit 20750 nouveaux logements d'ici à 2040. . Jusqu'à quand les communes survolées élaboreront-elles PLU sur PLU sans que soit indiqué aux gestionnaires de l'aéroport une limite de trafic aérien, au regard des conditions actuelles de survol du bassin de vie et d'atterrissage sur l'aérodrome ? Les avions qui nous survolent sont peut-être de plus en plus performants techniquement. Ils ne sont pas pour autant à l'abri d'incidents mécaniques ou d'erreurs de pilotage. Le risque « zéro » n'existe pas. Ne nous le cachons pas. . La population n'aurait-elle pas assez à subir en dommages douloureux avec des catastrophes naturelles telles que celles que le département a connu et qui surviendront avec l'accentuation du réchauffement climatique ? Les habitants qui ont suivi la préparation du SCOT ouest des Alpes-Maritimes avaient exprimé leur inquiétude quand ils avaient lu que l'orientation « 4A3 » du SCOT ouest prévoyait de « développer l'aviation d'affaire ». Au final, cette orientation prévoit plus sagement de « renforcer les conditions d'intégration environnementales de la plateforme ». Pour autant, en page 66, parmi les objectifs retenus pour le tourisme, il est question de « renforcer un des pôles européens majeurs du tourisme d'affaires sur le littoral ». Souhaitons que cela ne soit pas suffisant pour autoriser indirectement le développement de l'aviation d'affaire sur le site de Cannes-Mandelieu, et de fait augmenter les risques d'accident sur l'aire urbaine survolée. 1961 : mise en service de l'autoroute A8 1967 : limitation du tonnage des jets à 13 tonnes, avec limitation annuelle du nombre de jets. 1975 : extension des pistes engagée avec déplacement de la RN7 1994 : inondation dans la plaine de la Siagne 1995 : limitation du tonnage des jets porté à 22 tonnes 1996, 2000 : inondation dans la plaine de la Siagne 2007 : crash d'un petit avion en bout de piste 2008 : crash d'un avion dans une marina de Mandelieu 2009 : classement de l'aéroport Cannes-Mandelieu en catégorie B 2015 : limitation du tonnage des jets porté à 35 tonnes, sans limitation annuelle du nombre de jets. Non seulement « ça suffit ! », mais cela devient déraisonnable dans un contexte de densification continue du bassin de vie. ----- (1) projet d'arrêté mis en consultation publique : http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/projet_arrete_cannes.pdf (2) Pour mieux comprendre la classification CALIPSO : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Brochure_Proprietaires_avions_CALIPSO.pdf (3) note introduisant la démarche de consultation : http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/note_consultation_publique_projet_arrete_cannes_2022-vdef.pdf</p>
10/02/2022	11 :12	Baisse de la qualité de vie, compensation pour les habitants impactés ?	<p>Après avoir lu ce rapport, je suis plutôt inquiète. En gros on nous dit qu'une plus grande zone d'habitation va être impactée, et que le nombre d'avions va augmenter. Et on compte sur le bon vouloir des compagnies pour utiliser des avions plus récents qui seront moins bruyants et moins polluants...sans avoir un réel moyen de les y inciter. Est-il prévu de revoir les dédommagements/indemnités prévues pour les habitants impactés ? J'habite actuellement une zone considérée hors de la zone aérienne et pourtant les avions passent au dessus de chez moi lors du décollage, après avoir contacté la ville et l'aéroport, on nous refuse une indemnisation pour pouvoir isoler phoniquement notre maison... et en plus de cela même si la maison était isolée phoniquement, il reste les nuisances l'été dans le jardin, sans parler de la pollution de l'air...</p>
14/02/2022	14 :41	impact du bruit dans le quartier des Brets (nord de Rognac) et Velaux	<p>Bonjour, Cette étude ne tient pas compte de la problématique du couloir aérien qui s'est formé au fil des ans au nord de Rognac (quartier des Brets / barjaquets) et Velaux. En période estivale, c'est l'enfer. Les avions décollant face au nord et dégageant vers l'est survolent systématiquement ces zones pavillonnaires, ainsi que le site pétrochimique (je pensais qu'il était interdit de survoler ces sites SEVESO. C'est d'ailleurs inscrit dans leur études de dangers). Il serait pourtant simple de tirer la trajectoire rectiligne plus longtemps et de décoller vers l'est entre les communes de Velaux et de La Fare les Oliviers, dans une zone sans habitation. De plus, ce couloir est systématiquement emprunté la nuit par le transport de fret. Les vitres</p>

			en tremblent et on se demande à chaque instant si l'avion ne va pas nous tomber dessus. Là aussi je pense qu'il serait judicieux d'imposer, puisque la solution existe (voir ci-dessus), le non survol de ces quartiers. J'espère vivement que mon commentaire sera pris à compte. Cordialement
14/02/2022	16 :34	Réduction des nuisances sonores sur la commune de Velaux	> 1. Il est surprenant que la commune de Velaux n'ait pas été consultée lors de la mise en enquête. En effet, les cartes de circulation aérienne en pages 20 et 21 du rapport PPBE 20/24 montrent qu'une partie significative du trafic aérien passe au dessus de Velaux et parfois à basse altitude, générant de fortes nuisances sonores. 2 concernant les couloirs de circulation aérienne, Velaux est fortement impactée par 2 trajectoires : une de direction Nord/Sud (axe Velaux/gare Aix TGV, utilisée durant les atterrissage en 31 ou décollage en 13) et une de direction Ouest/Est (décollage en 31 puis virage sur la droite, direction Est), > Nous demandons que ces deux trajectoires soient modifiées de la façon suivante : > - que la trajectoire Nord/Sud soit décalée vers l'Est d'un kilomètre, à mi chemin entre Velaux et Ventabren (point 'A') – que la trajectoire Ouest/Est soit décalée vers le Sud pour passer entre entre Velaux et Rognac (Point 'B') > Nous demandons que des altitudes 7tre77n de survol soient respectées aux points A et B, tant dans les phases de décollage que d'atterrissage. D'après nos calculs, ces altitudes minimales pourraient être de : > - 8.000 ft/mer au point A (entre Velaux et Ventabren, trajectoire Nord /Sud) > - 7.000 ft/mer au point B (entre Velaux et Rognac, trajectoire Ouest/Est). >> 3. Nous demandons que des restrictions d'exploitation plus restrictives soient appliquées lors des vols de nuit, notamment que ces vols soient limités aux seuls avions du nouveau chapitre 14 du règlements OACI. Cordialement.
15/02/2022	11 :16	Prise en compte de la commune de Velaux dans le PPBE	1. Nous demandons la prise en compte de la commune de Velaux dans le PPBE sachant qu'une partie significative du trafic aérien passe au dessus de Velaux . 2. Nous demandons que les deux trajectoires survolant Velaux (une de direction Nord/Sud et une de direction Ouest/Est) soient modifiées de la façon suivante : - que la trajectoire Nord/Sud soit décalée vers l'Est d'un kilomètre, à mi chemin entre Velaux et Ventabren (point 'A') – que la trajectoire Ouest/Est soit décalée vers le Sud pour passer entre entre Velaux et Rognac (Point 'B') 3. Nous demandons que des altitudes minimales de survol soient respectées aux points A et B cités ci-dessus, tant dans les phases de décollage que d'atterrissage. D'après nos calculs, ces altitudes minimales pourraient être de : - 8.000 pieds / mer au point A (entre Velaux et Ventabren, trajectoire Nord /Sud) – 7.000 pieds / mer au point B (entre Velaux et Rognac, trajectoire Ouest/Est). 3. Nous demandons que des restrictions d'exploitation plus restrictives soient appliquées lors des vols de nuit, notamment que ces vols soient limités aux seuls avions du nouveau chapitre 14 du règlements OACI.
15/02/2022	11 :19	Prise en compte de la commune de Velaux	1. Nous demandons la prise en compte de la commune de Velaux dans le PPBE sachant qu'une partie significative du trafic aérien passe au dessus de Velaux. 2. Nous demandons que les deux trajectoires survolant Velaux (une de direction Nord/Sud et une de direction Ouest/Est) soient modifiées de la façon suivante : - que la trajectoire Nord/Sud soit décalée vers l'Est d'un kilomètre, à mi chemin entre Velaux et Ventabren (point 'A') – que la trajectoire Ouest/Est soit décalée vers le Sud pour passer entre entre Velaux et Rognac (Point 'B') 3. Nous demandons que des altitudes minimales de survol soient respectées aux points A et B cités ci-dessus, tant dans les phases de décollage que d'atterrissage. D'après nos calculs, ces altitudes minimales pourraient être de : - 8.000 pieds / mer au point A (entre Velaux et Ventabren, trajectoire Nord /Sud) – 7.000 pieds / mer au point B (entre Velaux et Rognac, trajectoire Ouest/Est). 3. Nous demandons que des restrictions d'exploitation plus restrictives soient appliquées lors des vols de nuit, notamment que ces vols soient limités aux seuls avions du nouveau chapitre 14 du règlements OACI.
15/02/2022	19 :39	Pollution sonore	Habitant de velaux, le constat pré Covid était le suivant : plus de 6 avions survolent le village par heure. Début des vols 6h30 (bruit et vibrations assez forts pour réveiller une personne fenêtres fermées) et fin des vols après 22h, parfois la nuit (même

			constat sur le bruit) soit plus de 16h par jour. Les vols sont très bas et très bruyants s'ils sont en phase de décollage. Très bas et bruyants s'ils amorcent l'atterrissage. Ce bruit est un vrai fléau et une souffrance quotidienne. L'activité aérienne est plus accrue et donc le bruit incessant en période estivale. Il faudrait à mon sens revoir les couloirs aériens sur des zones moins habitées et diminuer le nombre de vols
17/02/2022	17 :34	Explosion des nuisances	Habitant à l'estaque depuis plus de 20 ans, nous avons déjà vu l'explosion des nuisances du trafic aérien, quasi 1 avion en permanence sur la tête les soirs d'été.. il est urgent de réduire cela, et non pas d'augmenter. A moins que ce soit un concours avec le port, qui lui aussi explosé littéralement le volume de nuisances..
17/02/2022	17 :38	Explosion des nuisances	Habitant à l'estaque depuis plus de 20 ans, nous avons déjà vu l'explosion des nuisances du trafic aérien, quasi 1 avion en permanence sur la tête les soirs d'été.. il est urgent de réduire cela, et non pas d'augmenter. A moins que ce soit un concours avec le port, qui lui aussi explosé littéralement le volume de nuisances..
18/02/2022	12 :07	Nuisance à Saint Henri	Bonjour, J'habite traverse bruno razzoli à Saint Henri, Marseille. De nombreux avions passent très bas et toutes les 2 mn sur certains créneaux. Ce n'est pas acceptable pour le bruit, et pour la pollution par le kérosène. On a déjà la pollution des paquebots, et on est en ville ! Les avions doivent passer plus loin. Et c'est possible puisqu'ils le font parfois !
19/02/2022	17 :29	Couloirs aériens au-dessus de Velaux	concernant les couloirs de circulation aérienne, Velaux est fortement impactée par 2 trajectoires : une de direction Nord/Sud (axe Velaux/gare Aix TGV, utilisée durant les atterrissage en 31 ou décollage en 13) et une de direction Ouest/Est (décollage en 31 puis virage sur la droite, direction Est), Nous demandons que ces deux trajectoires soient modifiées de la façon suivante : - que la trajectoire Nord/Sud soit décalée vers l'Est d'un kilomètre, à mi chemin entre Velaux et Ventabren (point 'A') - que la trajectoire Ouest/Est soit décalée vers le Sud pour passer entre entre Velaux et Rognac (Point 'B') Nous demandons que des altitudes 8tre88n de survol soient respectées aux points A et B, tant dans les phases de décollage que d'atterrissage. D'après nos calculs, ces altitudes minimales pourraient être de : - 8.000 ft/mer au point A (entre Velaux et Ventabren, trajectoire Nord /Sud) - 7.000 ft/mer au point B (entre Velaux et Rognac, trajectoire Ouest/Est). 3. Nous demandons que des restrictions d'exploitation plus restrictives soient appliquées lors des vols de nuit, notamment que ces vols soient limités aux seuls avions du nouveau chapitre 14 du règlements OACI.
19/02/2022	23 :23	PPBE de l'aérodrome de Marseille-Provence pour la période 2020-2024	Bonsoir, - Le niveau de bruit ainsi que la fréquences des vols avant la crise du covid était totalement INSUPPORTABLE à Gignac-la-Nerthe. Bruit incessant le jour et pas vraiment de répit la nuit. – Il faudrait réfléchir pour partager les nuisances en répartissant les vols sur les différentes routes aériennes existantes et en alternant sur l'année les voies de décollages et d'atterrissage (moins bruyantes). – Par ailleurs, il faudrait que les avions décollant en direction du sud fassent leur virage au dessus de la mer et non entre Gignac-la-Nerthe et le Rove, qui sont des zones de plusieurs milliers d'habitants. Notamment pour la compagnie Ryan Air qui emprunte des routes aériennes assez singulières et survol les zones à forte concentration de population de Gignac-la-Nerthe. – Enfin, ce qui pourrait conduire au renouvellement de la flotte aérienne et réduire les nuisances sonores serait d'interdire le vol des avions les plus bruyants entre 20h00 et 07h00. .
20/02/2022	09 :48	Limiter le bruit des hélicoptères et contrôler les horaires des vols de nuit	Habitant St Victoret je suis fortement concernée par les nuisances sonores aériennes. Je souhaiterais que soient respectés les horaires de nuit, en effet, l'été en dormant les fenêtres ouvertes il est très pénible d'être réveillés par les vols de nuit. Par ailleurs nous sommes fortement dérangés par le niveau sonore des hélicoptères, de plus en plus nombreux. Pourraient-ils êtres soumis eux aussi à une limitation sonore, et si c'est le cas, il faudrait améliorer les contrôles. En espérant que mes remarques soient entendues. Cordialement Claudette Lajournade
20/02/2022	09 :51	bruit des hélicoptères contrôle vols de nuit	Habitant St Victoret je suis fortement concernée par les nuisances sonores aériennes. Je souhaiterais que soient respectés les horaires de nuit, en effet, l'été en dormant les fenêtres ouvertes il est très pénible d'être réveillés par les vols de nuit.

			Par ailleurs nous sommes fortement dérangés par le niveau sonore des hélicoptères, de plus en plus nombreux. Pourraient-ils être soumis eux aussi à une limitation sonore, et si c'est le cas, il faudrait améliorer les contrôles. En espérant que mes remarques soient entendues. Cordialement Claudette Lajournade
20/02/2022	09 :51	bruit des hélicoptères contrôle vols de nuit	Habitant St Victoret je suis fortement concernée par les nuisances sonores aériennes. Je souhaiterais que soient respectés les horaires de nuit, en effet, l'été en dormant les fenêtres ouvertes il est très pénible d'être réveillés par les vols de nuit. Par ailleurs nous sommes fortement dérangés par le niveau sonore des hélicoptères, de plus en plus nombreux. Pourraient-ils être soumis eux aussi à une limitation sonore, et si c'est le cas, il faudrait améliorer les contrôles. En espérant que mes remarques soient entendues. Cordialement Claudette Lajournade
20/02/2022	10 :02	AMLIORATION DU PPBE AERODROME MARSEILLE PROVENCE	INTERDICTION DES DEPARTS ENTRE 22H30 ET 6H30 ET DES ARRIVEES ENTRE 0H ET 5H COMME A BALE DEPARTS AU SUD AU-DESSUS DE LA D 9 PRIVILEGIER LA SANTE DES RIVERIANS PAR RAPPORT AU CONFORT DES PASSAGERS ARRETER L'AGRANDISSEMENT DE L'AEROGARE SANCTIONS AGGRAVEES POUR LES AERONEFS QUI NE RESPECTENT PAS LES REGLES DE BRUIT ET D'ALTITUDE
20/02/2022	13 :03	Haltes aux nuisances sonores de l'aéroport Marseille Provence.	Bonjour, Les décollages incessants surtout en périodes estivales engendrent des nuisances qui souvent tapent sur le système et cela ne concerne pas que le bruit même s'il est facteur de trouble principal. Il y a aussi la pollution due aux rejets des vapeurs d'hydrocarbure dans l'atmosphère. Nous sommes obligé de fermer nos fenêtre les soirs d'été pour ne pas être incommodé par les décollages toutes les trois minutes environs des avions en partance pour 'ailleurs'. Le calme et le repos après nos journées harassantes de travail bien mérités sont troublés par ces va et vient incessants. Pourquoi ne pas diriger les envols et atterrissages au dessus des collines et la mer. Je peux comprendre les intérêts économiques mais ras le bol des lobbies et de la finance qui prédominent sur tout.
20/02/2022	14 :00	Aéroport Marseille Provence	Quel bruit ? Vous voulez encore que des gens perdent leurs emplois.. j'habite à 10 mn et je ne suis pas sourde
20/02/2022	16 :00	Bruit généré par le passage des avions	Bonjour, Nous habitons les hauteurs de L'Estaque (montée Pichou) et sommes copieusement survolés par les avions se présentant à l'atterrissage. Dans vos études, tout apparait minimisé ! Vous vous référez au comptage de ceux qui vont sur votre site pour dénoncer les excès ... Alors que la majorité des habitants survolés ne font que subir sans se plaindre à vous ! Il est vrai que depuis quelques années nous avons remarqué l'effort fait par certains pilotes de passer plus à l'ouest des zones habitées : entre L'Estaque et le Rove, merci ! Mais nous subissons toujours le bruit hors normes de ceux qui utilisent la trajectoire abrégée, d'autant qu'il est démultiplié, tourbillonne et est amplifié par le vallonnement, les rochers et le vent ... + Nous sommes CONTRE l'agrandissement de l'aéroport et la multiplication des vols. Merci de tenir compte de nos doléances. A. Lucas
20/02/2022	18 :14	Décollages face au Sud	Bonjour, je suis très surpris que l'action O3 ne traite que des décollages face au Sud avec départ à droite. Les quartiers sud de Vitrolles sont très fortement impactés et je ne vois rien dans le projet permettant d'améliorer cette situation. Cordialement.
20/02/2022	19 :52	Nuisance sonore	Bonjour, habitante de vitrolles, et sensible au développement durable, les nuisances sonores s'amplifient, notre habitation est située sur l'avenue de Marseille, et force est de constater que nous sommes de plus en plus incommodés par le bruit des avions, Bien cordialement
20/02/2022	20 :20	Nuisance surtout l'été	Bonjour, Nous habitons les quartiers sud de vitrolles et l'été le balai interminable des avions toutes les 5mn est fort désagréable

20/02/2022	22 :35	Bruit	Nous habitons dans le quartier des pinchinades à vitrolles, quand les avions décollent dans notre sens, ils coupent la virage en passant au dessus du quartier. Le bruit est très important même les fenêtres doubles vitrages fermées. C'est très gênant au quotidien.
21/02/2022	14 :43	Commentaire sur le PPBE de l'aérodrome de Marseille-Prov. Pour la période 2020-2024	Bonjour 1. Il est surprenant que notre commune de Velaux n'ait pas été consultée lors de la mise en enquête. Les cartes de circulation aérienne en pages 20 et 21 du rapport PPBE 20/24 montrent qu'une partie significative du trafic aérien passe au dessus de Velaux et parfois à basse altitude, générant de fortes nuisances sonores. 2. Concernant les couloirs de circulation aérienne, Velaux est fortement impacté par 2 trajectoires : une de direction Nord/Sud (axe Velaux/gare Aix TGV, utilisée durant les atterrissage en 31 ou décollage en 13) et une de direction Ouest/Est (décollage en 31 puis virage sur la droite, direction Est), Nous demandons que ces deux trajectoires soient modifiées de la façon suivante : - que la trajectoire Nord/Sud soit décalée vers l'Est d'un kilomètre, à mi chemin entre Velaux et Ventabren (point'A') – que la trajectoire Ouest/Est soit décalée vers le Sud pour passer entre entre Velaux et Rognac (Point 'B') Nous demandons que des altitudes minimum de survol soient respectées aux points A et B, tant dans les phases de décollage que d'atterrissage. D'après nos calculs, ces altitudes minimales pourraient être de : - 8.000 pieds/mer au point A (entre Velaux et Ventabren, trajectoire Nord /Sud) – 7.000 pieds/mer au point B (entre Velaux et Rognac, trajectoire Ouest/Est). 3. Nous demandons que des restrictions d'exploitation plus restrictives soient appliquées lors des vols de nuit, notamment que ces vols soient limités aux seuls avions du nouveau chapitre 14 du règlements OACI. Cordialement
21/02/2022	14 :45	Commentaire sur le PPBE de l'aérodrome de Marseille-Prov. Pour la période 2020-2024	Bonjour 1. Il est surprenant que notre commune de Velaux n'ait pas été consultée lors de la mise en enquête. Les cartes de circulation aérienne en pages 20 et 21 du rapport PPBE 20/24 montrent qu'une partie significative du trafic aérien passe au dessus de Velaux et parfois à basse altitude, générant de fortes nuisances sonores. 2. Concernant les couloirs de circulation aérienne, Velaux est fortement impacté par 2 trajectoires : une de direction Nord/Sud (axe Velaux/gare Aix TGV, utilisée durant les atterrissage en 31 ou décollage en 13) et une de direction Ouest/Est (décollage en 31 puis virage sur la droite, direction Est), Nous demandons que ces deux trajectoires soient modifiées de la façon suivante : - que la trajectoire Nord/Sud soit décalée vers l'Est d'un kilomètre, à mi chemin entre Velaux et Ventabren (point'A') – que la trajectoire Ouest/Est soit décalée vers le Sud pour passer entre entre Velaux et Rognac (Point 'B') Nous demandons que des altitudes minimum de survol soient respectées aux points A et B, tant dans les phases de décollage que d'atterrissage. D'après nos calculs, ces altitudes minimales pourraient être de : - 8.000 pieds/mer au point A (entre Velaux et Ventabren, trajectoire Nord /Sud) – 7.000 pieds/mer au point B (entre Velaux et Rognac, trajectoire Ouest/Est). 3. Nous demandons que des restrictions d'exploitation plus restrictives soient appliquées lors des vols de nuit, notamment que ces vols soient limités aux seuls avions du nouveau chapitre 14 du règlements OACI. Cordialement
21/02/2022	16 :59	Vols bruyants	Bonjour, Nous aimerions que les avions passent à une altitude plus élevée surtout au dessus de notre habitation. Nous pensons qu'il existe des 'couloirs' plus éloignés des zones habitables entre Velaux et Rognac ou Velaux et Ventabren. Cordialement,
21/02/2022	19 :16	NON AU PROJET EXTENSION AMP	Le projet d'extension de l'aéroport, présenté comme n'entraînant pas un accroissement du trafic aérien, aura forcément pour conséquence un accroissement. L'un ne va pas sans l'autre : à ce niveau, aucun leurre n'est envisageable. Le trafic actuel (au 21/02/22) est en train de rattraper celui d'avant COVID, donc année 2019. Les nuisances sonores, la pollution engendrée (l'avion est un mode de transport ultra polluant), les 'déballastages' de kérosène, bien visibles en bouts d'ailes, lorsque les avions se présentent à l'atterrissage trop chargés, tout ceci ne doit plus être toléré...les populations survolées en ont RAS LE BOL ! Patrick BORG

22/02/2022	10 :11	Non au développement du trafic aérien / préserver les habitants	Ce nouveau PPBE tiendra-t-il compte de l'extension de l'aéroport prévue ? Marignane gagnerait en attractivité sans tous ces avions qui gâchent la vie de ses habitants. L'extension de l'aéroport et le développement du trafic aérien sont incompatibles avec les objectifs de réduction de CO2 prévus par les institutions. Les riverains ont de plus manifesté leur opposition à ce projet le samedi 11 Décembre 2021. On peut se vanter de créer des indices de qualité de l'air, si rien n'est fait pour diminuer la pollution déjà énorme dans la région dûe à toutes ses activités industrielles, c'est un jeu de dupes. Le ciel n'est pas une autoroute.
23/02/2022	11 :37	Opposition au projet de PBE	Je suis une habitante du Chemin du Marinier que le survol des avions, perturbe énormément, comme tous les habitants de ce calme vallon. En lien avec les CIQ du Marinier et des Hauts de l'Estaque, je demande que le PPBE intègre un arrêté concernant les vols de nuit plus restrictif pour les avions les plus bruyants et que les préconisations de l'ACNUSA soient respectées à Marseille-Provence. Une réduction de trafic doit être étudiée pour l'ensemble des vols. L'approche à vue codée au niveau de Corbières annoncée en 2018 soit mise en place. Il n'est pas acceptable que ces nuisances continuent à perdurer alors que des solutions existent.
23/02/2022	17 :13	nuisances sonores insupportables	sur St André, tout comme l'Estaque, nous supportons de moins en moins les nuisances sonores et leur TRIOP HAUT NIVEAU en dB depuis plusieurs années ! _NON A L'EXTENSION DU NOMBRE DE VOLS !!!
23/02/2022	17 :15	nuisances sonores insupportables !	sur St André, tout comme l'Estaque, nous supportons de moins en moins les nuisances sonores devenant insupportables des avions en phase d'atterrissage à Marignane. NON A L'EXTENSION DU NOMBRE DE CES VOLS !!!
24/02/2022	14 :20	PPBE marseille marignanr	1. il est surprenant notre commune de Velaux n'ait pas été consultée lors de la mise en enquête. Les cartes de circulation aérienne en pages 20 et 21 du rapport PPBE 20/24 montrent qu'une partie significative du trafic aérien passe au dessus de Velaux et parfois à basse altitude, générant de fortes nuisances sonores. 2. Concernant les couloirs de circulation aérienne, Velaux est fortement impactée par 2 trajectoires : une de direction Nord/Sud (axe Velaux/gare Aix TGV, utilisée durant les atterrissage en 31 ou décollage en 13) et une de direction Ouest/Est (décollage en 31 puis virage sur la droite, direction Est), Nous demandons que ces deux trajectoires soient modifiées de la façon suivante : - que la trajectoire Nord/Sud soit décalée vers l'Est d'un kilomètre, à mi chemin entre Velaux et Ventabren (point 'A') - que la trajectoire Ouest/Est soit décalée vers le Sud pour passer entre entre Velaux et Rognac (Point 'B') Nous demandons que des altitudes 11tre1111n de survol soient respectées aux points A et B, tant dans les phases de décollage que d'atterrissage. D'après nos calculs, ces altitudes minimales pourraient être de : - 8.000 ft/mer au point A (entre Velaux et Ventabren, trajectoire Nord /Sud) - 7.000 ft/mer au point B (entre Velaux et Rognac, trajectoire Ouest/Est). 3. Nous demandons que des restrictions d'exploitation plus restrictives soient appliquées lors des vols de nuit, notamment que ces vols soient limités aux seuls avions du nouveau chapitre 14 du règlements OACI.
24/02/2022	14 :23	PPEB marseille Marignane	1. il est surprenant notre commune de Velaux n'ait pas été consultée lors de la mise en enquête. Les cartes de circulation aérienne en pages 20 et 21 du rapport PPBE 20/24 montrent qu'une partie significative du trafic aérien passe au dessus de Velaux et parfois à basse altitude, générant de fortes nuisances sonores. 2. Concernant les couloirs de circulation aérienne, Velaux est fortement impactée par 2 trajectoires : une de direction Nord/Sud (axe Velaux/gare Aix TGV, utilisée durant les atterrissage en 31 ou décollage en 13) et une de direction Ouest/Est (décollage en 31 puis virage sur la droite, direction Est), Nous demandons que ces deux trajectoires soient modifiées de la façon suivante : - que la trajectoire Nord/Sud soit décalée vers l'Est d'un kilomètre, à mi chemin entre Velaux et Ventabren (point 'A') - que la trajectoire Ouest/Est soit décalée vers le Sud pour passer entre entre Velaux et Rognac (Point 'B') Nous demandons que des altitudes 11tre1111n de survol soient respectées aux points A et B, tant dans les phases de décollage que d'atterrissage. D'après nos calculs, ces

			altitudes minimales pourraient être de : - 8.000 ft/mer au point A (entre Velaux et Ventabren, trajectoire Nord /Sud) - 7.000 ft/mer au point B (entre Velaux et Rognac, trajectoire Ouest/Est). 3. Nous demandons que des restrictions d'exploitation plus restrictives soient appliquées lors des vols de nuit, notamment que ces vols soient limités aux seuls avions du nouveau chapitre 14 du règlements OACI.
24/02/2022	17 :41	NON !	Non à l'extension !
24/02/2022	17 :42	NON !	Non à l'extension !
24/02/2022	17 :42	ce projet est abhérrant	A total contre courant des nouvelles pratiques post pandémie, notamment.Non à l'extension de l'aéroport !!!
24/02/2022	17 :42	ce projet est abhérrant	A total contre courant des nouvelles pratiques post pandémie, notamment.Non à l'extension de l'aéroport !!!
24/02/2022	17 :43	Non à cette extension	Arrêtons de polluer la planète avec tous ses avions polluants. Réduisons les voyages touristiques par avion qui dégradent notre planète. Vivons avec sobriété !
24/02/2022	17 :45	penser à long terme	les 30 glorieuses (pour moi honteuses années de prises d'habitudes néfastes et irresponsables) est venu le temps de penser nos actes à plus grande échelle nous aimons des enfants à qui nous laisserons une poubelle !!! Alors l'avion devrira 12tre moins employé 12tre1212n les caprices d'enfnats gatés allant visiter une capitale un we pour aller de strabucks à rock café !!! Donc non à l'extension des aéroports !!!!
24/02/2022	17 :46	penser à long terme	les 30 glorieuses (pour moi honteuses années de prises d'habitudes néfastes et irresponsables) est venu le temps de penser nos actes à plus grande échelle nous aimons des enfants à qui nous laisserons une poubelle !!! Alors l'avion devrira 12tre moins employé 12tre1212n les caprices d'enfnats gatés allant visiter une capitale un we pour aller de strabucks à rock café !!! Donc non à l'extension des aéroports !!!!
24/02/2022	17 :47	ce projet est abhérrant	A total contre courant des nouvelles pratiques post pandémie, notamment. Non à l'extension de l'aéroport !!!
24/02/2022	17 :48	ce projet est abhérrant	Non à l'extension de l'aéroport !!!
24/02/2022	17 :48	Non à l'extension	En toute logique le transport aérien doit diminuer il en va de la survie de toutes les espèces vivant sur la planète, donc les humains aussi ! il est temps de penser collectif et surtout aux nouvelles générations, vous pouvez faire autant de plans de prévention que vous voulez, le trafic aérien est une nuisance, il est devenu indispensable certes, mais il est totalement suicidaire de l'augmenter, il faut mettre tout notre savoir sur l'amélioration du trafic déjà existant .
24/02/2022	17 :48	ce projet est abhérrant	Non à l'extension de l'aéroport !!!
24/02/2022	17 :49	Ce projet est une honte	Non à l'extension de l'aéroport !!!
24/02/2022	17 :54	Prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Marseille-Provence	Je sais qu'un projet d'extension du T1 de l'Aéroport Marseille-Provence est en cours, qui ouvre la voie à une augmentation du trafic de 8 à 12 Millions de passagers pour le seul Terminal 1. Que ce projet est en totale contradiction avec les engagements de la Est-ce aux accords de Paris pour le climat. Alors je trouve ce projet de prévention du bruit totalement surréaliste pour ne pas dire mensonger ou outrancier. Augmenter très sensiblement le trafic, de jour comme de nuit, contribuerait à la réduction des nuisances pour les riverains ????
24/02/2022	17 :56	Non à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des

			nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
24/02/2022	17 :58	Non à l'extension de l'aéroport de Marseille – Provence	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
24/02/2022	17 :59	Aéroport	Non à l'absurdie environnementale.
24/02/2022	18 :01	Il faut restreindre les vols de nuit, prendre en compte les Cartes du bruit réel, et réviser les PGS et PEB	Le PPBE 2020-2024 n'apporte pas de réponses satisfaisantes en termes d'objectifs de réduction du bruit et des populations impactées. Il ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Il est très important de prendre en compte que les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Il faut restreindre les vols de nuit. Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu. De plus, les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide.

24/02/2022	18 :01	Aéroport	Non à l'absurdie environnementale.
24/02/2022	18 :04	extension	je suis contre cette extension, car il y a déjà bien assez de nuisance dans cette partie de la région, et les riverains en ont marre, plus la pollution environnementale c'est suffisamment ' pourri ' dans ce coin.
24/02/2022	18 :07	Nuisances sonores et pollution	Bonjour, J'habite à ST VICTORET- PAS DES LANCIERS dans le couloir aérien depuis 2008. Le trafic et ses nuisances n'ont cessé d'augmenter chaque année. Nous avons de plus en plus de mal à les supporter, elles nous empêchent de manger tranquillement à l'extérieur, elle nous réveille la nuit, nous recevons des particules noires sur la terrasses que nous respirons. Nous vivons déjà dans un secteur pollué et le passage des avions sur nos têtes aggrave les choses. En 2020 grâce au Covid nous sommes revenus à un confort de vie suite à la baisse du trafic, mais malheureusement le trafic reprend... Seules la baisse du trafic et sa régulation permettra aux riverains de vivre normalement et en meilleure santé. De plus les aides d'isolation sonores sont trop restrictives et nous n'en bénéficions pas. Bien cordialement.
24/02/2022	18 :07	Nuisances sonores et pollution	Bonjour, J'habite à ST VICTORET- PAS DES LANCIERS dans le couloir aérien depuis 2008. Le trafic et ses nuisances n'ont cessé d'augmenter chaque année. Nous avons de plus en plus de mal à les supporter, elles nous empêchent de manger tranquillement à l'extérieur, elle nous réveille la nuit, nous recevons des particules noires sur la terrasses que nous respirons. Nous vivons déjà dans un secteur pollué et le passage des avions sur nos têtes aggrave les choses. En 2020 grâce au Covid nous sommes revenus à un confort de vie suite à la baisse du trafic, mais malheureusement le trafic reprend... Seules la baisse du trafic et sa régulation permettra aux riverains de vivre normalement et en meilleure santé. De plus les aides d'isolation sonores sont trop restrictives et nous n'en bénéficions pas. Bien cordialement.
24/02/2022	18 :09	NON !	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
24/02/2022	18 :12	Nuisances sonore	Bonjour, Malgré une bonne vingtaine de mails je n'ai jamais de réponse.... Pourtant les nuisances sonores dues au passage des avions beaucoup plus bas qu'auparavant est une réalité qui impacte notre quotidien de 6h30 du matin à 23h...lorsque ce n'est pas plus tard. Je suis sur Velaux et la situation s'est très fortement dégradée... Il est fait très peu cas des riverains et c'est bien dommage. Le projet d'extension dans ces conditions est u'e aberration. Il convient de déjà poser les bases d'une bonne cohabitation avant de vouloir nous imposer encore plus de nuisances...

24/02/2022	18 :12	Trafic aérien : Le projet de PPBE	Bonjour, Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu. Cordialement
24/02/2022	18 :14	nuisance sonore et environnement	Bonjour, Après une période d'accalmie conséquence de la crise sanitaire, le trafic reprend sur nos têtes et à basse altitude sur Marignane. Nous sommes gênés par des grondements prolongés et pensons aux rejets polluants sur nos vies et maison. Pourquoi ne pas prévoir des décollages sur des zones inhabitées quand c'est possible. Merci
24/02/2022	18 :16	Intérêts ?	Par principe il conviendrait dde toujours voir l'intérêt pour le bien commun et non l'intérêt marchand ou économique promu par des groupes y ayant intérêt. En l'occurrence ce projet est sans valeur réelle pour la communauté, tant ses défauts et contraintes seront pénalisante. Et ce n'est plus d'actualité à l'heure de la COP 21 et de la conscience écologique du monde.
24/02/2022	18 :16	Santé et climat imposent une réduction du trafic	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu

24/02/2022	18 :19	Pourquoi ?!	Après de nombreuses COP, après de nombreux sommets pour le climat... après des citoyens tirés au sort qui font des préconisations... Après des 'Make the planet great again'... on se retrouve encore avec des projets climaticides un peu partout en Est-ce. En plus d'être nocifs à plusieurs niveaux, et polluants à plusieurs niveaux, ils ne sont pas en phase avec la volonté de nouvelles générations de diminuer l'impact de l'activité humaine sur la planète. Changeons de paradigme et arrêtons de ne voir qu'une seule façon de 'construire' l'avenir : Ce projet n'est ni indispensable ni souhaitable. Cordialement,
24/02/2022	18 :23	Projet aéroport Marseille	Projet inutile vu la conjoncture actuelle
24/02/2022	18 :26	Pollution sonore en continu	J'habite dans les Alpes de Haute-Provence. Impossible (à part lors des temps forts de la crise sanitaire) de se promener en montagne sans entendre le bruit des avions qui nous survolent en continu. A quand un gouvernement qui prendra des mesures pour limiter ce trafic aérien polluant dans tous les sens du terme, comme le font certains de nos voisins ? Plus on se rapproche du mur, plus on accélère !!!
24/02/2022	18 :28	non à l'extension de l'aéroport de Marseille	Bonjour, Le meilleur plan de réduction du bruit aux environs de l'aérodrome de Marseille serait de réduire le trafic aérien pour commencer, et principalement le matin, le midi et le soir. En effet, ce sont des moments de la journée qui sont généralement des moments de détente et de relaxation. Ceci dit, étant en télétravail, lorsque j'entends les avions passer, cela me dérange énormément. De toute manière, l'objectif doit être de réduire le trafic aérien, qui est le plus polluant avec le trafic maritime, pour notre planète, pour notre avenir à nous tous. Chaque réduction compte. Il faut donc augmenter le trafic ferroviaire, les transports en commun les plus propres, en préservant les zones sauvages (faune et flore), et en mettant des murs anti-bruit dès que cela est nécessaire. Il ne faut pas oublier que dans le cadre des transports en commun, c'est souvent l'offre qui entraîne la demande. Salutations distinguées
24/02/2022	18 :29	Moins d'avions SVP	Pourquoi fait-on confiance aveuglément à la science quand il s'agit de tripoter un smartphone, mais que l'on fait semblant de ne pas voir, pas entendre, quand des milliers de scientifiques à travers le monde alertent sur le dérèglement climatique, la nécessité de moins polluer ? Merci d'arrêter de développer les aéroports, pour toutes et tous, y compris pour nos oreilles.
24/02/2022	18 :32	Non sens écologique, climatique et sanitaire	Augmenter le volume des accueils et départs, alors qu'il faut drastiquement diminuer le transport aérien augmentera pour la population les nuisances sonores, la pollution, contribuera à augmenter l'effet de serre et le dérèglement climatique. Je m'oppose à ce projet.
24/02/2022	18 :34	nuissances sonore et écologique	je suis contre tout agrandissement des aéroports, qui apportent plus de nuisances sonores et écologiques quelque ils soient .
24/02/2022	18 :38	Non !	Je suis contre l'extension de l'aéroport ! La préservation du climat est primordiale. Stop à la production de pollutions de toutes sortes !
24/02/2022	18 :39	Non !	Je suis contre l'extension de l'aéroport ! La préservation du climat est primordiale. Stop à la production de pollutions de toutes sortes !
24/02/2022	18 :40	Contre le projet d'extension	De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010.
24/02/2022	18 :40	Un projet de PPBE inadapté aux nécessités de réduction du trafic aérien	Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement),

			soit 125000 mouvements. De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
24/02/2022	18 :41	on continue comme avant, en pire !	Bonjour L'objet apparent étant le souci exprimé pour atténuer les bruits occasionnés par l'aviation et la réalité : l'augmentation du trafic aérien qui continue d'ignorer l'impasse dans laquelle nous nous trouvons au sujet des émissions de gaz à effet de serre. Les intérêts immédiats qui prévoient l'extension de l'aéroport sont une aberration de plus face à nos devoirs envers le climat. On ferme de nouveau les yeux, on ne veut rien savoir. Comme si nier la mort pouvait l'empêcher d'arriver. C'est le même processus concernant nos activités polluantes. Nous sommes comme des autruches, la tête collée dans le sable à l'annonce du pire qui pourtant arrivera. Des centaines de scientifiques nous alertent en vain et les surdités sont impressionnantes, coupables de ce qui adviendra : Probablement un réchauffement jusqu'à 4 degrés. Souhaitons bonne chance à nos petits enfants qui nous haïront. Cordialement dit.
24/02/2022	18 :41	Madame	Il faut cesser le bétonnage, cesser les nuisances, il faut améliorer et développer les transports en train, trains de nuit, pour les déplacements interne à la Est-ce et une partie de l'Europe proche
24/02/2022	18 :45	Non à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence',	J'adore les consultations publiques, confidentielles, qui ne sont pas considérées finalement dans les choix. Mais c'est ainsi. Cette extension est une marche à l'envers de la réalité d'un monde bientôt fini : il faut être sourd et aveugle pour ne pas prendre en compte l'épuisement des ressources, la (cruelle) nécessité d'inventer d'autres moyens de vivre et de se déplacer. D'autant que ce projet ne prend pas du tout compte les moyens nécessaires à la maîtrise des nuisances sonores et de la limitation des vols de nuit. Je persiste à émettre un avis très défavorable. _
24/02/2022	18 :45	EXTENSION de l'AEROPORT de MARSEILLE	Compte tenu des nécessités de réduction des gaz à effet de serre, il est impératif de réduire les vols, & donc les extensions d'aéroport ne sont + à l'ordre du jour !!!
24/02/2022	18 :50	REFUS DU PROJET DE DÉCRET	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis

			en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
24/02/2022	18 :51	projet à revoir	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
24/02/2022	18 :51	PPBE Marseille provence	Plan à mettre en place pour réduire les nuisances. Quant au trafic aérien lui-même, je pense que la crise du COVID nous a montré que ce secteur est un des premiers à souffrir en cas de difficultés économiques. De plus, la situation écologique actuelle, ne va faire qu'accentuer l'apparition d'épidémie dite zoonose. Enfin, encore une fois dans le contexte écologique actuel, toute extension ou projet d'agrandissement est en totale contradiction avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre (objectifs fixés par l'état), et un non sens écologique.
24/02/2022	18 :51	Projet de plan de prévention du bruit autour de l'aéroport de Marseille Marignane	Bonjour, le plan prévu autorise encore plus de bruit que celui de 2010 (plus de passages d'avions). Je donne donc un avis défavorable à ce projet de plan.
24/02/2022	18 :53	Avions et riverains =grands souffrance	Je vis à côté d'un aérodrome. Je vis un calvaire. Je demande seulement des plages de silence.
24/02/2022	18 :55	Non à l'extension de l'aéroport	Pourrions-nous un jour être enfin raisonnables et privilégier, la qualité de vie, la non pollution sonore, CO2...pour vivre au mieux sur cette Terre qui n'en peut plus de nos aberrations !
24/02/2022	19 :00	Nuisances	Bonjour, Ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore et du PEB doivent être immédiatement lancées, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction.

24/02/2022	19 :01	nuisances et pollutions au dessus de chez moi , dans la continuité du couloir de décollage	opposition au développement incontrôlé de cet aéroport nécessité de préserver la santé des citoyens ! nuisances sonores des avions, difficulté de se parler lors d'un passage avion, perturbation de la faune stress des animaux pollution des moteurs surtout au décollage des avions
24/02/2022	19 :01	NON à l'investissement dans l'extension d'aéroports	Les enjeux climatiques et les engagements français traduits dans la Stratégie Nationale Bas Carbone sont incompatibles avec un trafic aérien en hausse, ou même stable. Tout projet prenant pour hypothèse un status quo, voire une augmentation du trafic, est pour moi une ineptie. Prenez vos responsabilités !!
24/02/2022	19 :01	assez d'avions, assez de pollution, assez de bruit : ça suffit !	Il faut penser comme le covoiturage : avions pleins, mais trajets limités au strict nécessaire (entreprise, rapprochement familial). _ Terminés les jets privés, hyper polluantes : classes affaire des avions de ligne uniquement. _ En brefn réduire drastiquement les vols. _ Et ne pas faire des vol vides pour conserver un créneau, c'est une horreur ! _
24/02/2022	19 :03	Contre l'extension de cet aéroport	Il est urgent de ralentir l'artificialisation des sols, surtout pour des projets aussi polluants que l'aviation civile.
24/02/2022	19 :04	extension de l'aéroport de Marseille	comme pour celui de Nantes, ce projet est inutile, surtout à l'époque où on devrait diminuer ce genre de transport polluant et subventionné indirectement par l'argent public.
24/02/2022	19 :07	Assez de bruit, assez de pollution	Bonjour, je suis consterné qu'il ne se passe pas un seul journal télévisé où il nous soit décrit un désastre actuel et/ou futur provoqué par le relâchement de CO2, et que le mépris inconscient de ces drames par nos décideurs persiste, élargissent aéroport et objectivent davantage de trafic et passagers. C'est de la folie.
24/02/2022	19 :08	Assez de bruit assez de pollution	Bonjour, je suis consterné qu'il ne se passe pas un seul journal télévisé où il nous soit décrit un désastre actuel et/ou futur provoqué par le relâchement de CO2, et que le mépris inconscient de ces drames par nos décideurs persiste, élargissent aéroport et objectivent davantage de trafic et passagers. C'est de la folie.
24/02/2022	19 :11	Consultation du public concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Marseille-Provence pour la période 2020-2024	trop de vols annuels – stop à la pollution – stop au bruit tant au décollage qu'a l'atterrissage
24/02/2022	19 :18	Réduction du trafic aérien pour sauver le climat	Bonjour, je suis contre toute extension d'un seul aéroport, car le GIEC et tous les travaux sérieux nous disent que pour réduire au niveau où il le faut les émissions de GES, il faut réduire le trafic aérien. Et comme on ne réduit pas le trafic routier en construisant des autoroutes, on ne réduit pas le trafic aérien en agrandissant les aéroports !
24/02/2022	19 :23	TROP DE BRUIT ET DE POLLUTION	Bonjour, Nous habitons l'Estaque et la cohabitation avec les avions n'est pas évidente. Pollution de l'air (en plus des 5 bateaux de croisière présents en permanence avec les moteurs qui tournent 24h/24 à quai), et une pollution sonore difficile à supporter. Il nous semblait qu'avant les vols stoppaient la nuit, mais désormais c'est à toute heure du jour et de la nuit. Et certains avions passent si bas que les vitres tremblent. Nous sommes absolument opposés à un projet d'extension de l'aéroport. Peu importe les (fausses) promesses avancées concernant l'arrivée d'avions plus discrets. Nous savons qu'il n'en sera rien. La qualité de l'air est déjà si mauvaise à l'Estaque, il faudra un jour que l'État et la municipalité rendent des comptes. Cordialement

24/02/2022	19 :24	Extension de l'Aéroport de Marseille	Bonjour, Je souhaite exprimer mon avis concernant l'extension de l'aéroport de Marseille. Je suis clairement opposée aux extensions de tous les aéroports. Je souhaite au mieux qu'ils fassent l'objet de travaux d'aménagements, en vue d'améliorer le confort des habitations autour. Merci de bien vouloir considérer mon opinion. Bien cordialement
24/02/2022	19 :33	critique du projet et mes souhaits de citoyenne pour prévenir le bruit dans l'environnement	De façon générale, ce projet de PPBE ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu. Pour prévenir le bruit le plus logique est d'en faire le moins possible et donc de ne surtout pas augmenter le trafic aérien. C'est d'ailleurs indispensable de ne pas augmenter ce trafic pour d'autres raisons (crise climatique, problèmes énergétiques...).
24/02/2022	19 :34	Opposition au nouvel aéroport	Bonjour, Marseille a des besoins plus pressants qu'une extension d'aéroport. En termes socio-économiques, en terme de rénovation des habitats, notamment. Aucune étude sérieuse et indépendante n'a été réellement menée sur le gain concernant les nuisances sonores. Il serait pertinent d'avoir de nouvelles études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB Ce sont encore 22 0000 hectares qui seront artificialisés, dans un déni total des risques écologiques. De plus, les préconisations de l'ACNUSA n'ont pas été prises en compte, il faudrait réduire de façon notable les vols de nuit.
24/02/2022	19 :39	Non à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence	Non à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence, car : - Concernant le Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. – Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. – Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. – Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu. Tous ces points doivent être pris en compte de manière plus qu'urgent. Très cordialement,
24/02/2022	19 :41	PPBE	Au moment où il faut impérativement réduire nos émissions de gaz à effet de serre, il est absolument incompréhensible d'envisager l'extension de l'aéroport de Marseille-Provence !
24/02/2022	19 :42	extension de l'aéroport Marseille-Provence	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce

			<p>qui encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.</p>
24/02/2022	19 :43	Laissons l'humain et la nature tranquille	<p>Et si nous prenions soin de l'humain et de la nature..... Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu. Merci de prendre soin de l'humain et de la nature.</p>
24/02/2022	19 :48	le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour la période 2020-2024, n'apporte pas de réponses satisfaisantes en termes d'objectifs de réduction du	<p>Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font</p>

		bruit et des populations impactées.	apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour la période 2020-2024, n'apporte pas de réponses satisfaisantes en termes d'objectifs de réduction du bruit et des populations impactées. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
24/02/2022	19 :56	Pas d'extension d'aéroport	Comment peut-on encore aujourd'hui envisager une extension d'aéroport, à la lumière des connaissances environnementales ? J'habite près d'un petit aéroport et lors du confinement, l'arrêt des passages d'avions fut largement appréciable ! Quelle belle vie sans bruit et sans hantise de se prendre un engin sur la tête !!
24/02/2022	19 :57	trop de nuisances	Trop de nuisances sonores et atmosphériques , dans une région déjà surpolluée atmosphériquement et sonnement . L avenir ne sera pas l 'extension de l aviation, transport le plus polluant qui soit
24/02/2022	19 :58	trop de nuisances	Trop de nuisances sonores et atmosphériques , dans une région déjà surpolluée atmosphériquement et sonnement . L avenir ne sera pas l 'extension de l aviation, transport le plus polluant qui soit
24/02/2022	20 :02	trop de nuisances	Trop de nuisances sonores et atmosphériques , dans une région déjà surpolluée atmosphériquement et sonnement . L avenir ne sera pas l 'extension de l aviation, transport le plus polluant qui soit
24/02/2022	20 :04	trop de nuisances	Trop de nuisances sonores et atmosphériques , dans une région déjà surpolluée atmosphériquement et sonnement . L avenir ne sera pas l 'extension de l aviation, transport le plus polluant qui soit !!! Dans ce projet , aucune préoccupation de l environnement !!!!
24/02/2022	20 :05	Citoyen de la République des Bétonneurs	Dev durable et extension d'aéroport. Rien que de mettre les deux notion ensemble montre à quel point vous n'en avez rien à foutre du dev durable (ou plutôt vous foutez des 99% qui ne prendront jamais l'avion). C'est pognon et béton avant tout. Comme Castex et sa ligne de TGV. Peut être que le guerre déclarée ce jour en Ukraine calmera ce gouvernement et ses projets débiles (JO à Paris, vente ADP, etc...)
24/02/2022	20 :06	Sauvegarde de la santé	Bonjour, Pouvoir dormir pour que le corps se régénère , pouvoir respirer un air qui nous garde en bonne santé , garantir à la faune et flore un bon développement pour nous apporter tous les nutriments...essentiels à notre santé et aussi le plaisir de contempler un beau paysage, un vol d'oiseaux sont mes principales préoccupations et j'espère que d'autres sont comme moi. Je voyage une fois par an par avion. Je suis prête à limiter l'usage de l'avion pour permettre à tous de conserver et peut être d'améliorer la situation actuelle. Les moyens financiers peuvent être ré alloués aux transports en commun pour limiter les déplacements en voiture coûteux vu le prix de l.essence , fatiguants et polluants. Le plan de prévention me semble un document administratif qui est fait pour cocher une case alors que l'objectif est bien de protéger la qualité de vie et il devrait être suffisamment contraignant pour exclure l'augmentation du nombre de vol. Merci
24/02/2022	20 :07	EXTENSION AEROPORT MARSEILLE PROVENCE	Habitants des Hauts de l'Estaque, nous subissons depuis de nombreuses années des nuisances sonores et polluantes des avions qui passent très souvent et parfois très bas au dessus de nos maisons. Il faut savoir qu'il est de plus en plus difficile de profiter de nos extérieurs en été et sommes souvent obligés d'interrompre notre conversation lorsque un appareil passe. En

			<p>2020/2021 le trafic a été forcément ralenti à cause de la Covid, mais nous constatons une reprise importante depuis quelques mois. De ce fait d'apprendre l'extension de l'aéroport Marseille Provence nous inquiète fortement. La pollution due au kérosène n'est pas forcément visible, mais nous pensons fortement qu'elle est très présente et parfois ressentie. Nous avons appris que les avions devraient utiliser une trajectoire qui éviterait les habitations de l'Estaque ainsi que celles du Rove mitoyen, mais nous pouvons vous confirmer que cela n'est pas respecté. Nous faisons partie des habitants qui signalent assez régulièrement les appareils les plus bruyants par le biais d'un numéro de téléphone mis à notre disposition, mais cela ne semble pas changer beaucoup de choses. Compte tenu de tout ça vous comprendrez notre mécontentement et notre détermination à ce que d'une part l'aéroport ne se développe pas plus et que d'autre part soient respectées les décisions annoncées. Cordialement</p>
24/02/2022	20 :34	Projet de PPBE pas basé sur les cartes du bruit réel	<p>Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200.000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150.000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125.000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.</p>
24/02/2022	20 :34	pas plus d'avion	<p>Le tgv va à Marseille, il ne me semble pas saturé. Il existe également les trains de nuit. Je comprend qu'il ai besoin d'un aéroport dans certain cas mais le développer voudra dire plus d'avion et nous n'avons pas besoin de ça. Cette extension est un aberration écologique, je suis contre</p>
24/02/2022	20 :37	Pas de croissance, ni 'naturelle' ni voulue	<p>Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements, alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle. À court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher</p>

			sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Les aéroports ne doivent plus être agrandis, étant donné le trafic et les risques actuels liés au réchauffement climatique.
24/02/2022	20 :49	Fonder les décisions proposées sur les données réelles sur le bruit et réduire le nombre des vols de nuit	Les données présentées sur la réalité du bruit actuel et sur le bruit à prévoir n'est pas fiable et refuse de prendre en compte les nuisances subies par les habitants. Les statistiques produites sont à revoir en totalité avant tout commencement de mise en oeuvre du plan et prenant en compte en priorité les nuisances subies par la population. Il est par ailleurs essentiel de réduire drastiquement les vols de nuit
24/02/2022	20 :50	Un projet climaticide et inégalitaire	Les objectifs climat de l'Accord de Paris, dont l'État français est signataire seraient-ils oubliés ? Comme l'a préconisé la Convention Citoyenne pour le Climat, les projets d'extension d'aéroports sur le territoire sont à abandonner. Bref, ce projet climaticide et inégalitaire doit être rejeté
24/02/2022	20 :51	cause de stress	Le bruit est une cause de stress pour les personnes et les enfants. Le bruits causé pour les avions en est un élément
24/02/2022	21 :16	Contre un projet d'extension	Bonjour, voici les raisons de mon opposition à ce projet : Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
24/02/2022	21 :17	Environnement Urbanisme Miramas	Alors que nous (sur)vivons une transition énergétique, écologique, climatique et civilisationnelle, continuer d'augmenter le trafic aérien pour des raisons purement économiques et mercantiles est un crime contre l'ensemble de la communauté humaine de notre zone. Depuis que les 'rails' de vols passent au dessus de ma ville Miramas, nous subissons de plus en plus les bruits de passages tellement ils passent bien plus bas qu'autorisé (321 vols par jour) ! Limitez à 220 vols par jour devrait significativement soulager la population dont je fais partie des pollutions sonores et atmosphériques. Ce n'est pas qu'une demande, c'est une obligation !

24/02/2022	21 :17	Non à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
24/02/2022	21 :24	Consultation du public concernat le PPBE	Bonjour Le plan proposé à ce jour ,reprend le précédent prévisionnel . Il y a un louable effort de faire un état des lieux précis et exhaustif . Cependant les modifications permettant de réduire les nuisances s'annoncent plus 25tre2525nt25r et surtout de façon plus restreintes . Proposer de s'attaquer à la reduction des nuisances , tout en revendiquant une augmentation des vols me semble une gageure pour ne pas dire un 'enfumage ' . -Les approches les moins nuisantes sont proposées mais non imposées. -Il ne tient pas compte du fait que c'est le nombre de passage par heure sur le même trajet qui est 25tre2525nt25r25nt25nt pénible pour ceux qui sont survolés . Aucune proposition pour réduire ce quota horaire surtout à certaines heures le matin ,le dimanche soir , et l'été quand nos fenêtres sont ouvertes jour et nuit . -Pourquoi faire atterrir des avions toutes les 10 minutes alors qu'un survol s'entend pendant 7 minutes à un endroit donné . -Pourquoi la région marseillaise ne 25tre2525nt25 pas d'un couvre feu comme Paris par exemple ? Aucun avion la nuit c'est un problème pour qui ? Alors que le plan reconnaît la perturbation du sommeil comme une nuisance importante . Alors que nous sommes au bord de la mer , les approches favorisent la terre et ce depuis seulement une vingtaine d'années . qu'est ce qui a changé dans notre environnement à part le réchauffement climatique auquel participe l'aviation ? Nous savons bien que l'aéroport a des contraintes irréductibles mais l'enjeu économique ne doit pas pourrir la vie de milliers de personnes au delà des louables intentions ..énoncées . Merci .
24/02/2022	21 :28	Non au développement incontrôlé de cet aéroport pour préserver la santé des citoyens !	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de

			<p>2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.</p>
24/02/2022	21 :44	Trop de nuisances	<p>Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.</p>
24/02/2022	21 :49	opposition au développement incontrôlé de l'aéroport	<p>Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel</p>

			arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
24/02/2022	21 :49	Non à l'extension de l'aéroport de Marseille-Provence	Des chiffres : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté.
24/02/2022	22 :01	il n'y a pas que le bruit !	A ce jour l'avion ne contribue de façon importante à l'augmentation des gaz à effet de serre, et donc au dérèglement climatique. Ne vaudrait il pas mieux d'essayer de régler ce problème avec des avions moins polluants avant de penser à l'agrandissement de l'aéroport. Procédons par ordre ...c'est mieux ! et je suis farouchement contre cet agrandissement tant que ce problème de pollution n'est pas réglé !
24/02/2022	22 :02	Mme Sabine Hurel	Je pense qu'une extension de l'aéroport de Marseille est parfaitement inutile. L'aéroport n'est pas du tout saturé actuellement et toutes les prévisions pour l'avenir annoncent une réduction du trafic aérien pour se conformer aux accords de la COP de Paris et des suivantes. Ce serait donc de l'inconscience que de se jeter dans un projet polluant, coûteux et inutile. J'espère que les décideurs sauront faire preuve de sagesse et je les remercie de préserver notre tranquillité et notre environnement.
24/02/2022	22 :03	Consultation publique pour le PPBE	Il est vital de diminuer le nombre de vols pour la santé des riverains et pour la planète. Parler de plan de prévention passe obligatoirement par l'abandon de toute extension des aéroports.
24/02/2022	22 :05	non à l'extension de l'aéroport de Marseille	Les voyages aériens sont des moyens de déplacements de l'ancien monde... le climat réclame la décroissance des transports aériens, pas son expansion. De la même façon, les aéroports occupent un espace qui peut être bien mieux utilisé (cultures, jardins, forêts, habitats sociaux etc...)
24/02/2022	22 :42	Non à l'extension	Hallucinant de constater que de tels projets soient encore d'actualité.....Quand prendra-t'on enfin la mesure de la situation environnementale dans laquelle on se trouve ? Ces projets datent du siècle dernier ! Marseille est à quelques heures de Paris en TGV....
24/02/2022	23 :13	insuffisant	Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
25/02/2022	00 :38	Opposition à l'extension de l'aéroport	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des

Commentaires consultation publique sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de Marseille Provence

			nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
25/02/2022	00 :53	Non à l'extension de l'aéroport	Je suis contre l'extension de l'aéroport, il est inutile de me consulter à propos du bruit
25/02/2022	06 :06	Non à ce projet – les nuisances sont trop minimisées	A l'heure où il est nécessaire d'aller vers une décroissance de l'impact des aéroports et du secteur de l'aviation il est inconcevable de sortir ce projet de terre. De plus les nuisances de ce projet qu'elles soient sonore, visuelle, particulière, artificialisante pour les sols...etc, bref très nombreuses, ne sont pas prises en compte à la hauteur des conséquences pour la faune, la flore et la population locale. Arrêtez ce projet qui n'a aucun sens.
25/02/2022	07 :34	Non à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
25/02/2022	07 :52	Danger écologique	Bonjour, Comme vous le savez déjà, le monde est en urgence climatique, notre espèce à déjà trop ravagé la nature, pour qu'elle nous soit encore favorable, dans les prochaines générations. Je N'aurai qu'une question, pourquoi voulez vous aller à contre sens, l'argent vous sera t-il utile lorsque vous ne pourrez plus acheter ce qu'il faut pour subsister ? Lorsque tout le monde mourra à petit feu. De toute évidence il faut revoir nos priorités, et agrandir cet aéroport comme les autres, en vaut il la peine ? (2 questions) Aujourd'hui nous vivons dans un monde effrayant, dénué d'empathie, et de toute compassion, il est

			temps de changer nos intentions, et d'avancer tous ensemble vers un même but, la division ne fera que nous faire reproduire nos erreurs. J'espère que vous entendrez nos voix, si souvent ignorées.
25/02/2022	08 :01	Contre le projet d'extension de l'aéroport de Marseille	Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu, ainsi que l'arrêt des travaux prévus pour cette extension.
25/02/2022	08 :10	Non à l'extension de l'aéroport de Marseille – Provence	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
25/02/2022	08 :12	non à l'extension de l'aéroport	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules

			doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
25/02/2022	08 :17	Trop de pollution sonore liée à l'aéroport	Bonjour, L'agrandissement de l'aéroport est une décision obsolète et, donc inutilement coûteuse. La pollution sonore en sera augmentée et chacun sait combien elle nuit à la nervosité de chacun dans un monde où la violence est déjà croissante. Stop à ces choix d'une autre temps !
25/02/2022	08 :24	Projet PPEB aéroport Marseille	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
25/02/2022	08 :34	Gestion des nuisances sonores	1) consultation pour la période 2020-2024. Nous sommes en 2022 !!! 2) Réhabiliter les espaces vierges en les reboisant avec des arbres locaux pour faire des murs naturels ; 3) Ne pas promouvoir le transport aérien pollueur par le son et par les émissions de CO2 – réserver ce mode de transport à l'international ; 4) Ne pas accroître les flux de véhicules par des stimuli (aéroports, centres commerciaux...), il y en a bien assez ; 5) réglementer et informer massivement (panneaux routiers) sur le niveau sonore maximal autorisé par tous les véhicules – contrôler régulièrement.
25/02/2022	08 :36	Avis	Bonjour, Je considère que le PPBE est largement insuffisant pour les raisons suivantes : Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que

			<p>dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu. Cordialement,</p>
25/02/2022	08 :42	nuisances ressenties aux Pennes Mirabeau	<p>Bonjour, Depuis bientôt 10 ans nous sommes installés aux Pennes Mirabeau, secteur des Barnouins. De plus en plus d'avions survolent cette zone, et le ressenti est celui d'une augmentation des nuisances sonores. La fréquence est plus importante, et on a l'impression que les avions passent plus près de la maison, et sur des trajectoires qui varient. Est-il possible que les pilotes 'coupent' leur trajectoire pour économiser du kérosène ? C'est la question que je me suis posée... en tout cas, nous avons acheté en vérifiant ne pas être dans une zone de nuisance, et c'est raté... et c'est de pire en pire....</p>
25/02/2022	08 :43	En 2022 on devrait avoir compris que l'aviation est un tueur	<p>Bonjour, j'ai pris conscience du problème écologique il y a seulement 10 ans. Le réchauffement climatique va tuer nos enfants, détruire la civilisation telle qu'on la connaît et certains parlent d'agrandir des aéroports. Renseignez-vous, stoppez le business-as-usual et 31tre3131n ces folies. Stop à l'aviation, non à l'agrandissement de tout aéroport.</p>
25/02/2022	09 :03	Non à l'extension de l'aérodrome de Marseille-Provence	<p>Bonjour, nous sommes nombreux à avoir réduit nos voyages en avion, donc je pense que la région n'a pas besoin de cette extension. Cordialement,</p>
25/02/2022	09 :14	NON à l'extension Aéroport	<p>Non à l'extension de l'aéroport Marseille/Marignane l'intensification du trafic aérien est derrière nous. Le monde va enfin se porter mieux avec la baisse sensible du trafic aérien En conséquence inutile de jeter l'argent du contribuable par la fenêtre</p>
25/02/2022	09 :18	Bruit d'avion insupportable	<p>13016 Marseille Le bruit d'avion est insupportable de jours comme de nuits on s'entend même plus parlé ils passent tellement pas que des fois sa fait peur la pollution sur nos enfants et petits enfants et la trajectoire qui passe sur nos maisons à tout faire vibrer il y en a marre de vous et de vos salades que vous nous raconté faites passer vos avions pourris sur corbière ont en a marre d'être pollué par le bruit le kérosène toute la journée et maintenant la nuit de plus en plus faites les passez sur vos maisons à vous ça serait mieux vous verrez !!!</p>
25/02/2022	09 :19	Non à l'extension	<p>Je suis totalement opposé à l'extension de l'aéroport de Marseille. Nous devons trouver des solutions beaucoup moins polluantes de nous déplacer (pollution CO2, pollution sonore, moins de terres agricoles) !</p>
25/02/2022	09 :20	Suicide mode d'emploi...	<p>A l'heure où l'humanité court au chaos climatique et autres chaos qui en découleront il serait temps de mettre un terme à l'évolution exponentielle du trafic aérien et à toutes les nuisances qu'il engendre. L'avion vert qui vole comme les oies sauvages n'est pas prêt de survoler mon havre de paix.... Réveillez-vous les humains !</p>

25/02/2022	09 :35	ce projet doit être revu	Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêt de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêt. Un nouvel arrêt de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
25/02/2022	09 :35	extension de l'aéroport Marseille – nuisances sonores	Le plan pour protéger les riverains est insuffisant. Les nuisances sonores posent un problème majeur pour la santé. _ De plus, à l'heure de la crise climatique l'extension de l'aéroport est inutile et dangereuse.
25/02/2022	09 :49	Nuisances sonores	Les nuisances sonores sont parmi les plus pernicieuses. Elles participent à des troubles physiques (sommeil, audition ...) ; et sociaux (impossibilité de communiquer lors d'un survol, perte de confort de vie, stress généré par le bruit...). Enfin une perte financière car votre habitation perd de sa valeur quand elle n'apporte plus calme et jolie vue sur le ciel lorsque toutes les 2 mn un avion décolle ou atterri.
25/02/2022	09 :54	Aéroport Marseille Provence	Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200 000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150 000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125 000 mouvements. De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêt de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêt. Un nouvel arrêt de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.

25/02/2022	09 :56	oui à la réduction du trafic aérien et des nuisances sonores	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
25/02/2022	10 :01	Contre	Projet non abouti, manquant d'une étude de nuisances sonores, contre un projet caché d'extension...
25/02/2022	10 :12	Non à l'extension de l'aéroport	Le trafic aérien doit réduire pour sauver la planète, c'est urgent. Quel sens a l'extension de l'aéroport dans ce contexte.
25/02/2022	10 :14	La PBE passe par une réduction du trafic aérien	Outre les aménagements possibles, qui sont le plus souvent des manœuvres d'atténuation du bruit, la seule vraie solution pour prévenir le bruit dans l'environnement, dans les environs de l'aérodrome Marseille-Provence, sera une diminution absolue du nombre d'appareils utilisant quotidiennement cet aérodrome. Il convient donc d'en faire baisser nettement l'utilisation.
25/02/2022	10 :15	Rendre le projet plus ambitieux pour diminuer les nuisances	A une époque où la protection de l'environnement apparaît de plus en plus comme indispensable, il est essentiel de diminuer les impacts du transport aérien. Cela passe d'abord par la non extension de l'aéroport, et aussi par la diminution du trafic aérien : interdiction des vols à vide et optimisation du remplissage des avions (moins d'avions mais plus remplis). Dans le but de diminuer à la fois les nuisances sonores et la pollution. Il est également indispensable de diminuer les vols de nuit ; cette restriction doit intervenir rapidement, en prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA. Le projet reprend le prévisionnel à long terme du PEB de 2006 soit 200000 mouvements. Seules devraient être prises en compte les prévisions du 'scénario de référence' soit 125000 mouvements.
25/02/2022	10 :33	Non favorable a cette extension	Bonjour, je ne suis pas favorable à cette extension. D'autant qu'une grosse partie de celle-ci est pour permettre de construire et de développer des halls de commercialisation. Alors que le public est de plus en plus accueilli dans des conditions très moyennes pour des raisons sanitaires, sécuritaires. Des délais sans cesse rallonger et de moins en moins de service à la personne pour obtenir des renseignements et une bonne orientation. Il serait plus judicieux de mieux potentialiser l'espace existant. Bien cordialement Magali Diot
25/02/2022	10 :34	extension	Bonjour, je ne suis pas favorable à cette extension. D'autant qu'une grosse partie de celle-ci est pour permettre de construire et de développer des halls de commercialisation. Alors que le public est de plus en plus accueilli dans des conditions très moyennes pour des raisons sanitaires, sécuritaires. Des délais sans cesse rallonger et de moins en moins de

			service à la personne pour obtenir des renseignements et une bonne orientation. Il serait plus judicieux de mieux potentialiser l'espace existant. Bien cordialement Magali Diot
25/02/2022	10 :34	extension	Bonjour, je ne suis pas favorable à cette extension. D'autant qu'une grosse partie de celle-ci est pour permettre de construire et de développer des halls de commercialisation. Alors que le public est de plus en plus accueilli dans des conditions très moyennes pour des raisons sanitaires, sécuritaires. Des délais sans cesse rallonger et de moins en moins de service à la personne pour obtenir des renseignements et une bonne orientation. Il serait plus judicieux de mieux potentialiser l'espace existant. Bien cordialement Magali Diot
25/02/2022	10 :35	extension	Bonjour, je ne suis pas favorable à cette extension. D'autant qu'une grosse partie de celle-ci est pour permettre de construire et de développer des halls de commercialisation. Alors que le public est de plus en plus accueilli dans des conditions très moyennes pour des raisons sanitaires, sécuritaires. Des délais sans cesse rallonger et de moins en moins de service à la personne pour obtenir des renseignements et une bonne orientation. Il serait plus judicieux de mieux potentialiser l'espace existant. Bien cordialement
25/02/2022	10 :37	extension	Bonjour, je ne suis pas favorable à cette extension. D'autant qu'une grosse partie de celle-ci est pour permettre de construire et de développer des halls de commercialisation. Alors que le public est de plus en plus accueilli dans des conditions très moyennes pour des raisons sanitaires, sécuritaires. Des délais sans cesse rallonger et de moins en moins de service à la personne pour obtenir des renseignements et une bonne orientation. Il serait plus judicieux de mieux potentialiser l'espace existant. Bien cordialement
25/02/2022	10 :38	PROJET PPBE	JE SUIS HABITANT DE LA REGION ET JE REFUSE EXPRESSÉMENT L'AGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT MARSEILLE PROVENCE. En effet je suis un jeune de 25 ans et j'ai utilisé les transports aériens dans le passé, mais je ne prendrai plus jamais d'avion au vu de la pollution atmosphérique, du bruit et du désastre écologique qui résulte de ce transport. Mes amis et moi même n'utiliserons plus ce type de transport Je refuse catégoriquement que des moyens financiers (dont mes 34tre3434) soient utilisés pour ce désastre annoncé
25/02/2022	10 :40	PROJET PPBE	JE SUIS HABITANT DE LA REGION ET JE REFUSE EXPRESSÉMENT L'AGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT MARSEILLE PROVENCE. En effet je suis un jeune de 25 ans et j'ai utilisé les transports aériens dans le passé, mais je ne prendrai plus jamais d'avion au vu de la pollution atmosphérique, du bruit et du désastre écologique qui résulte de ce transport. Mes amis et moi même n'utiliserons plus ce type de transport Je refuse catégoriquement que des moyens financiers (dont mes 34tre3434) soient utilisés pour ce désastre annoncé
25/02/2022	11 :37	Maitrise des nuisances sonores	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les

			moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
25/02/2022	11 :59	Toujours plus de bruit et de pollution	Bonjour, J'habite à Ventabren, à des kilomètres de l'aéroport d'Aix-Marseille, en pleine forêt, et pourtant je n'échappe pas à la pollution sonore (et visuelle) qu'il génère. En moins de 2 ans, j'ai noté l'augmentation de la fréquence des vols qui passent au-dessus de ma tête (et la nouveauté de ce trajet), à des heures parfois tardives. Même en cœur de forêt, on ne peut se mettre à l'abri de l'urbanisation toujours grandissante. Je suis venue ici chercher une qualité de vie qui m'est volée par des vols de plus en plus fréquents dont je suis sur le trajet (ce qui n'était pas le cas il y a 2 ans, au sortir du confinement...). A l'heure où on fait les comptes avec le climat, est-il vraiment raisonnable de multiplier le trafic aérien ? Merci de vous montrer responsables de la fonction que vous occupez...
25/02/2022	12 :00	non à un projet du 20 ^{ème} siècle !	Je suis totalement contre ce projet d'extension pour toutes les raisons suivantes : Le trafic aérien doit être mieux taxé et contrôlé, le trafic avec les nouvelles exigences environnementales, morales et sanitaires n'atteindra plus les mêmes niveaux que ces dernières années, et sera amené à décroître (préférence du train de nuit, voyages plus longs...) Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
25/02/2022	12 :00	Toujours plus de bruit et de pollution	Bonjour, J'habite à Ventabren, à des kilomètres de l'aéroport d'Aix-Marseille, en pleine forêt, et pourtant je n'échappe pas à la pollution sonore (et visuelle) qu'il génère. En moins de 2 ans, j'ai noté l'augmentation de la fréquence des vols qui passent au-dessus de ma tête (et la nouveauté de ce trajet), à des heures parfois tardives. Même en cœur de forêt, on ne peut se mettre à l'abri de l'urbanisation toujours grandissante. Je suis venue ici chercher une qualité de vie qui m'est volée par des vols de plus en plus fréquents dont je suis sur le trajet (ce qui n'était pas le cas il y a 2 ans, au sortir du confinement...). A l'heure où on fait les comptes avec le climat, est-il vraiment raisonnable de multiplier le trafic aérien ? Merci de vous montrer responsables de la fonction que vous occupez...

25/02/2022	12 :20	Non à l'extension, pour de multiples raisons !!	Bonjour, De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide.
25/02/2022	12 :24	prévention du bruit	Bonjour, Il est écrit qu'il est difficile d'apprécier l'évolution du transport aérien : cela serait facile et surtout nécessaire si ce transport est régulé pour être fortement réduit, conformément à l'urgence climatique. Est-ce serait de plus beaucoup plus conforme au titre de l'enquête : la meilleure prévention est de réduire la cause !!! Merci, du courage :
25/02/2022	12 :27	Extension de l'aéroport Marseille Provence	En premier lieu, je remarque que cette consultation a été mise en ligne sans consultation préalable des parties concernées. Un évitement qui laisse des doutes sur la suite qui lui sera donnée. J'ai déjà exprimé mon désaccord à se projet qui va impacter lourdement l'environnement et qui semble tout à fait 'dcalé' -donc inutile- alors que le prix du carburant explose et qu'il est très urgent de réduire le transport aérien qui nuit gravement au climat. Enfin, et ce n'est pas anodin, les nuisances sonores produites par les avions vont rendre impossible la vie des personnes habitant dans un grand cercle autour de l'aéroport. J'habitais Goussainville avant la construction de l'aéroport de Roissy, les nuisances sonores diurnes et nocturnes étaient telles que j'ai dû partir... avec quelques autres. Il est par conséquent nécessaire d'abandonner un projet dont les inconvénients sont très supérieurs à ses avantages supposés.
25/02/2022	12 :38	Pour une réduction drastique des nuisances sonores	{Trafic aérien} : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. {Objectifs chiffrés} : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. {Accélération des actions} : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. {Restriction des Vols de nuit} : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
25/02/2022	12 :58	Madame	Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200 000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150 000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence'(sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125 000 mouvements. Les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaitre des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. En conséquence et entre autres raisons, je suis contre ce projet qui met en danger la santé de nos concitoyens.

25/02/2022	13 :19	non sens climatique	Bonjour le projet de PPBE est un non sens pour les citoyens voisins de l'aéroport, mais aussi un non respect pour tous les 37re37 vivants (faune et flore diurne comme nocturne). Le trafic est déjà suffisamment important et polluant (gaz, lumières, bruits)
25/02/2022	13 :39	prévention du bruit	Bonjour, Il est écrit qu'il est difficile d'apprécier l'évolution du transport aérien : cela serait facile et surtout nécessaire si ce transport est régulé pour être fortement réduit, conformément à l'urgence climatique. Cela serait de plus beaucoup plus conforme au titre de l'enquête : la meilleure prévention est de réduire la cause !!! Merci, du courage
25/02/2022	14 :38	Contre l'extension de l'aéroport de marseille	Nous sommes arrivés à un tel degré de pollution de l'air que je suis contre ce projet d'extension. Nous ne pouvons d'ailleurs pas continuer sur la croissance économique telle que nous la vivons aujourd'hui.
25/02/2022	15 :29	aéroport Marseille Provence nuisances sonores et autres	Bonjour, je vous prie de tenir compte des observations suivantes concernant ce projet qui ne tient pas compte des problèmes liés au réchauffement climatique ni de la vie des riverains. Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêt de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu. En vous remerciant de votre attention et en espérant que vous serez en capacité de réfléchir sur ces problèmes. Mme Alessandri.
25/02/2022	15 :36	Commentaire sur PPBE 2020-2024	Résidant à Velaux, je suis impacté par les vols en provenance de l'aéroport. De façon générale, les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Par ailleurs, la commune de Velaux n'apparaît pas sur la carte d'exposition au bruit présentée en annexe alors que des vols passent juste au dessus de mon domicile, notamment en début de nuit (entre 22h00 et 23h00) et en fin (aux alentours de 06h00). Pour ne pas être réveillé, il est indispensable de garder les fenêtres fermées... Je souhaite donc que la carte de référence prenne en compte l'exposition réelle déterminée sur un cycle complet de 24h.
25/02/2022	15 :44	Non à l'extension de l'aéroport de Marseille	Je suis absolument contre l'extension de l'aéroport de Marseille. Je reprends l'analyse : 'le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour la période 2020-2024, n'apporte pas de réponses satisfaisantes en termes d'objectifs de réduction du bruit et des populations impactées.' Il n'est pas pensable aujourd'hui, alors qu'il faut protéger la planète, d'agrandir le trafic aérien, donc la pollution aérienne, au lieu de les contrôler et taxer le kérosène. Cela va de pair avec la pollution sonore : 'L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens

			nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide.' Il faut que ce projet fixe des objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés.
25/02/2022	15 :51	Non à l'extension de l'aéroport	Je suis contre le projet d'extension en raison notamment de toutes les nuisances que cela occasionnera : trafic incessant dans le ciel, bruit permanent, un enfer au quotidien pour tous les habitants de la zone !! Le trafic est déjà très important sur cet aéroport, l'augmenter rendrait la vie encore plus difficile pour tous les citoyens alentours.
25/02/2022	16 :21	CONTRE le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour la période 2020-2024	Le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour la période 2020-2024, n'apporte aucune réponses satisfaisantes en termes d'objectifs de réduction du bruit et des populations impactées. 40 ans que nous habitons à Saint Victoret les nuisances n'en finissent plus d'augmenter d'année en année c'est insupportable Nos biens sont devenus invendables donc nous subissons Non à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence
25/02/2022	16 :21	CONTRE le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour la période 2020-2024	Le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour la période 2020-2024, n'apporte aucune réponses satisfaisantes en termes d'objectifs de réduction du bruit et des populations impactées. 40 ans que nous habitons à Saint Victoret les nuisances n'en finissent plus d'augmenter d'année en année c'est insupportable Nos biens sont devenus invendables donc nous subissons Non à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence
25/02/2022	16 :53	Diminution du trafic aérien	Tout le monde s'accorde à dire qu' une diminution du trafic aérien peu atténuer les effets désastreux pour l'humanité du changement climatique, il semble donc complètement irresponsable d'agrandir cet aéroport .
25/02/2022	16 :56	Réduire le bruit	Nous savons que seule la réduction des vols peut résoudre les nuisances faites aux riverains, gageons que la forte augmentation du kérosène calmera les ardeurs des utilisateurs qui prennent l'avion pour un oui pour un non et des compagnies toujours promptes à faire un maximum de profit !
25/02/2022	16 :58	PPBE	Nous savons que seule la réduction des vols peut résoudre les nuisances faites aux riverains, gageons que la forte augmentation du kérosène calmera les ardeurs des utilisateurs qui prennent l'avion pour un oui pour un non et des compagnies toujours promptes à faire un maximum de profit !
25/02/2022	16 :59	l'extension de l'aéroport est un non-sens climatique et social	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.

25/02/2022	16 :59	PPBE	Nous savons que seule la réduction des vols peut résoudre les nuisances faites aux riverains, gageons que la forte augmentation du kérosène calmera les ardeurs des utilisateurs qui prennent l'avion pour un oui pour un non et des compagnies toujours promptes à faire un maximum de profit !
25/02/2022	16 :59	PPBE	Nous savons que seule la réduction des vols peut résoudre les nuisances faites aux riverains, gageons que la forte augmentation du kérosène calmera les ardeurs des utilisateurs qui prennent l'avion pour un oui pour un non et des compagnies toujours promptes à faire un maximum de profit !
25/02/2022	17 :29	projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Marseille-Provence pour la période 2020-2024	Bonjour, le projet d'extension de l'aéroport Marseille-Provence par lui-même me paraît inadapté au monde actuel, il appartient 'au monde d'avant' du toujours plus, toujours plus vite, toujours...plus fort. Le PPBE s'inscrit dans ce cadre, ne posant pas d'objectifs sérieux, chiffrés, il semble juste une caution à un développement incontrôlé et angoissant qui ruine notre terre. Les populations humaines résidentes s'en trouvent fort mal loties mais quid du reste des vivants, faune et flore ? De l'étang de Berre ? Est-ce qu'un seul des décideurs vit près de cet aéroport ?
25/02/2022	18 :06	Arrêtez de construire des aéroports	Le projet d'extension de l'aéroport de Marseille est une aberration environnementale. Au moment où il faut tout mettre en oeuvre pour préserver le vivant et le climat, cette construction ne peut s'envisager. Elle est destructrice, polluante, nuisible. Et comme d'habitude, les bénéfiques iront à quelques uns au détriment du bien commun.
25/02/2022	18 :07	Arrêtez de construire des aéroports	Le projet d'extension de l'aéroport de Marseille est une aberration environnementale. Au moment où il faut tout mettre en oeuvre pour préserver le vivant et le climat, cette construction ne peut s'envisager. Elle est destructrice, polluante, nuisible. Et comme d'habitude, les bénéfiques iront à quelques uns au détriment du bien commun.
25/02/2022	18 :09	AMLIORATION DU PPBE AERODROME MARSEILLE PROVENCE	Je suis aux Pennes Mirabeau à 15 km de l'aéroport et pourtant nous sommes très perturbés par des avions ponctuellement à près de 70db voire 90db Les relevés moyens portés dans le rapport sont méprisants pour les riverains. Quand vous êtes réveillés dans la nuit ce n'est pas la moyenne qui compte mais le passage ponctuel. L'été il est impossible de dormir les fenêtres ouvertes. Avec la chaleur, les nuits sont très courtes engendrant des problèmes de santé Quand les vitres tremblent parce qu'un avion est trop bas, où sont les sanctions et les excuses d AMP STOP AUX VOLS ENTRE 22H30 ET 6H30 SANCTIONNER TRES LOURDEMENT LES ABUS ET INDEMNISER LES RIVERAINS TAXER LES COMPAGNIES AERIENNES INTERDIRE LES AVIONS TROP BRUYANTS DECOLLAGE AU SUD AU DESSUS DE LA D9 MONTEE EN ALTITUDE PLUS RAPIDEMENT LA SANTE DES RIVERAINS AVANT LE CONFORT DES PASSAGERS ARRETER LE PROJET D EXTENSION DE L AEROPORT
25/02/2022	19 :02	Réduction du bruit pour les riverains et réduction des vols de nuit	L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en oeuvre pour accélérer les programmes d'aide. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
25/02/2022	19 :27	Non à l'extension de l'aérodrome M/P	J'estime qu'en ces temps de grande inquiétude face aux changements climatiques il est irresponsable de réaliser une extension de l'aérodrome, tout aussi bien pour des raisons de pollution que de nuisances sonores, qui sont une autre forme de pollution.
25/02/2022	19 :46	Aéroport Marseille Marignane	L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en oeuvre pour accélérer les programmes d'aide un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations, de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu
25/02/2022	20 :32	Non à l'extension de l'aéroport de Marseille	Je suis totalement opposée au projet d'extension de l'aéroport de Marseille car cela va à l'encontre de la nécessité de réduire le trafic aérien dans le cadre des engagements du gouvernement à respecter l'environnement et à réduire les

			émissions de gaz à effet de serre. Le projet envisagé serait non seulement loin de réaliser ces objectifs, mais irait entièrement dans le sens contraire. Il faut donc à tout prix en décourager la poursuite.
25/02/2022	20 :34	Non à l'extension de l'aéroport de Marseille	Je suis totalement opposée au projet d'extension de l'aéroport de Marseille car cela va à l'encontre de la nécessité de réduire le trafic aérien dans le cadre des engagements du gouvernement à respecter l'environnement et à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le projet envisagé serait non seulement loin de réaliser ces objectifs, mais irait entièrement dans le sens contraire. Il faut donc à tout prix en décourager la poursuite.
25/02/2022	20 :35	Professeur	Je suis totalement opposée au projet d'extension de l'aéroport de Marseille car cela va à l'encontre de la nécessité de réduire le trafic aérien dans le cadre des engagements du gouvernement à respecter l'environnement et à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le projet envisagé serait non seulement loin de réaliser ces objectifs, mais irait entièrement dans le sens contraire. Il faut donc à tout prix en décourager la poursuite.
25/02/2022	20 :36	Non à l'extension de l'aéroport de Marseille	Je suis totalement opposée au projet d'extension de l'aéroport de Marseille car cela va à l'encontre de la nécessité de réduire le trafic aérien dans le cadre des engagements du gouvernement à respecter l'environnement et à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le projet envisagé serait non seulement loin de réaliser ces objectifs, mais irait entièrement dans le sens contraire. Il faut donc à tout prix en décourager la poursuite.
25/02/2022	20 :39	Non à l'extension de l'aéroport de Marseille	Je suis totalement opposée au projet d'extension de l'aéroport de Marseille car cela va à l'encontre de la nécessité de réduire le trafic aérien dans le cadre des engagements du gouvernement à respecter l'environnement et à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le projet envisagé serait non seulement loin de réaliser ces objectifs, mais irait entièrement dans le sens contraire. Il faut donc à tout prix en décourager la poursuite.
25/02/2022	21 :04	Non à l'extension, déjà trop de bruit	On constate de plus en plus de survol à faible altitude au dessus des villes voisines qui génèrent des bruits de plus en plus fréquents et gênants. Nécessaire de fermer les 40tre4040nt au passage.
25/02/2022	21 :13	Non à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence !	Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêt de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
25/02/2022	21 :51	Projet d'un autre temps	L'impératif de réduction drastique des émissions de GES suppose à la fois la réduction du transport aérien dont le volume a explosé ces 20 dernières années et la construction d'avions plus propres. Le projet de propulsion par hydrogène 'vert' d'une

			flotte mondiale encore en expansion est une chimère du fait des quantités d'électricité que cela suppose. L'agrandissement de l'aéroport est donc un projet totalement décalé par rapport à ce vers quoi il faut aller et ce sur quoi il faut investir.
25/02/2022	22 :28	Ce plan de prévention n'apporte rien	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
25/02/2022	22 :32	Commentaires sur le plan de prévention qui est vague et insuffisant. 41tre insuffisant	Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Absence d'objectifs chiffrés De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Des priorités sur la sécurité des riverains, des protections supplémentaires Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Réduire les vols de nuit Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
25/02/2022	23 :16	CSB et couloirs aériens	Suivant le CSB mon lotissement est en zone verte. Pourtant, par vent d'est, les avions passent au dessus de ma maison. J'ai mesuré le bruit au sonomètre il atteint facilement 80 à 90 db. Effectivement le CSB est antérieur au changement des couloirs aériens. Je suis offusqué de lire que l'on veut encore le reconduire tel que. J'habite à Marignane.

25/02/2022	23 :17	CSB et couloirs aériens	Suivant le CSB mon lotissement est en zone verte. Pourtant, par vent d'est, les avions passent au dessus de ma maison. J'ai mesuré le bruit au sonomètre il atteint facilement 80 à 90 db. Effectivement le CSB est antérieur au changement des couloirs aériens. Je suis offusqué de lire que l'on veut encore le reconduire tel que. J'habite à Marignane.
26/02/2022	02 :56	POUR MOINS DE BRUIT !!!	Pourquoi s'obstiner à en faire toujours trop ? Agrandir l'aéroport... ce foutre de la gueule des gens... Moins voler la journée mais voler plus la nuit !!! Vous prenez vraiment les gens pour des c... ? Les petites arnaques ne marche pu !!! Il faut de réelles et vrais améliorations !!! Penser pas seulement à la planète mais aussi aux riverains !!!
26/02/2022	10 :37	NUISANCES SONORES	Nous sommes impactés par le survol des avions au décollage. Il y a eu une accalmie pendant les confinements, mais le trafic va redémarrer. Nous demandons que les couloirs aériens soient respectés, que l'altitude minimum soit définie lors du survol des habitations. Quant à cette consultation elle est incompréhensible, on parle de trafic 2019, de CSB de 2007 reconduits etc... Depuis 02 2014 nous avons constaté un glissement des décollages par vent d'Est vers l'ouest, ce qui fait que les avions passent verticalement au-dessus de la maison. Comment allez-vous prendre en compte cette dérive ?
26/02/2022	10 :38	Non à l'extension de l'aéroport	- Argumentaire simplifié - Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
26/02/2022	11 :01	Extension de l'aéroport de Marseille	Bonjour, Je suis opposé à toute extension d'aéroport. Il est temps de réduire les nuisances procurées par le transport aérien : pollution, bruit, consommation de produits pétroliers...
26/02/2022	18 :05	Réduire le bruit	Nous savons que seule la réduction des vols peut résoudre les nuisances faites aux riverains, gageons que la forte augmentation du kérosène calmera les ardeurs des utilisateurs qui prennent l'avion pour un oui pour un non et des compagnies toujours promptes à faire un maximum de profit !
26/02/2022	18 :06	Réduire le bruit	Nous savons que seule la réduction des vols peut résoudre les nuisances faites aux riverains, gageons que la forte augmentation du kérosène calmera les ardeurs des utilisateurs qui prennent l'avion pour un oui pour un non et des compagnies toujours promptes à faire un maximum de profit !
26/02/2022	18 :06	Réduire le bruit	Nous savons que seule la réduction des vols peut résoudre les nuisances faites aux riverains, gageons que la forte augmentation du kérosène calmera les ardeurs des utilisateurs qui prennent l'avion pour un oui pour un non et des compagnies toujours promptes à faire un maximum de profit !

26/02/2022	18 :18	Désaccord sur le projet de PPBE	J'exprime mon désaccord sur le document présenté : Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêt de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
26/02/2022	18 :42	Projet en contradiction avec les accords de Paris (COP 21)	c'est vers une réduction du trafic aérien qu'il faut tendre. Donc une extension de la capacité de l'aéroport n'est pas justifiée
26/02/2022	19 :08	Cela ne va toujours pas	Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêt de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
26/02/2022	21 :31	Pas plus d'avion, pas plus de bruit	Pour préserver la qualité de l'environnement, merci de ne pas agrandir l'aéroport qui donc générera plus de problématique pour l'environnement. Ca n'a aucun sens. Merci de nous prendre en considération.
27/02/2022	09 :27	Trop de bruit	J'habite a la Seigneurie dans le 9 ^e arrondissement. Le bruit des avions y est devenu insupportable.
27/02/2022	09 :30	Trop de bruit	J'habite a la Seigneurie dans le 9 ^e arrondissement. Le bruit des avions y est devenu insupportable.

27/02/2022	09 :33	Trop de bruit	J'habite a la Seigneurie dans le 9 ^e arrondissement. Le bruit des avions y est devenu insupportable.
27/02/2022	11 :10	Non à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence	Madame, Monsieur, Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu. Cordialement
27/02/2022	12 :19	Trajet corbière	Il était prévu de faire passer les avions sur corbière et non sur l'Estaque, cela n'est toujours pas le cas. Au fil des ans ce dossier n'avance pas. Il est préférable de trouver un tracé respectueux des riverains plutôt que de trouver des solutions à supporter les nuisances nuisances (pollution hydrocarbure et sonores).
27/02/2022	12 :20	Trajet corbière	Il était prévu de faire passer les avions sur corbière et non sur l'Estaque, cela n'est toujours pas le cas. Au fil des ans ce dossier n'avance pas. Il est préférable de trouver un tracé respectueux des riverains plutôt que de trouver des solutions à supporter les nuisances nuisances (pollution hydrocarbure et sonores).
27/02/2022	12 :37	NUISANCES SONORES aux Pinchinades à Vitrolles.	Madame, Monsieur Vendredi 11 février 2022 – 06h00 : - réveil à cause du passage des avions à proximité des Pinchinades à Vitrolles. Passages tous les SIX minutes ! Jeudi 17 février 2022 -04h50 ! - réveil à cause du survol d'un avion au-dessus des Pinchinades. Ce sont des points représentatifs de survol à des horaires normalement non autorisés (?) et même pendant cette période de trafic faible due à la pandémie. Mais c'est depuis l'été 2017 et la mise en place de la procédure RNAV que le trafic s'est concentré au-dessus des quartiers sud de Vitrolles. Cette CONCENTRATION est clairement visible sur les relevés de trafic (page 21 de http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ppbe_marseille-provence_consultation_publique.pdf) alors qu'elle ne l'était PAS avant cette date. Nous demandons donc l'ÉTALEMENT DES TRAJECTOIRES au lieu de la concentration actuelle, afin que ce ne soit toujours pas les mêmes riverains qui subissent les nuisances sonores. Le trafic reprenant peu à peu. Avant l'été 2017, les nuisances sonores étaient nettement plus supportables et il n'y avait aucun passage qui faisait que l'on NE S'ENTENDAIT PLUS PARLER ! Ce qui arrive maintenant. NI, comme à l'automne 2018, des décollages COMMENÇANT vers 06h15 le matin pour TERMINER vers 23h45 le soir ! Voire plus tard ! Avec des fréquences de plus de dix avions par heure aux heures de pointe ! Merci de prendre en compte le respect des riverains.
27/02/2022	14 :13	Complément au PPBE	Il est plus que souhaitable que le PPBE intègre un arrêté concernant les vols de nuit plus restrictif pour les avions les plus bruyants et que les préconisations de l'ACNUSA soient respectées à Marseille-Provence. Il faut qu'une réduction de trafic

			soit étudiée pour l'ensemble des vols. Il faut que l'approche à vue codée au niveau de Corbières annoncée en 2018 soit mise en place.
27/02/2022	14 :25	Non à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence	Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements.
27/02/2022	15 :42	consultation publique PBE	Bonjour, habitant les hauts de l'Estaque, je témoigne du bruit assourdissant des avions qui survolent mon quartier . De plus, je pense que compte tenu du réchauffement climatique et de la raréfaction du pétrole, de la technologie hyperloop il est inopportun de vouloir agrandir l'aéroport de Marignane.
27/02/2022	16 :09	Réduire le bruit, ce n'est pas suffisant !	On se demande dans quelle langue dire que vos projets ne sont pas viables à long terme pour notre survie sur Terre. Si vous ne pensez pas à nous, ni à vous, pensez à vos enfants... STOP aux avions à tout va !
27/02/2022	17 :15	Non à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence	Non à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence par M. Rosel-Miles Je vous écris pour dire catégoriquement Non à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence : ce projet est un non-sens climatique et social. Plus précisément, je demande instamment la Restriction des Vols de nuit parce que ma chambre se trouvant directement sous un passage aérien, les vols qui reprennent au petit matin me réveillent. Je vous rappelle que les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêt de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
27/02/2022	17 :53	Extension de l'aéroport Marseille-Provence	De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010.
27/02/2022	18 :44	Extension de l'aéroport de Marseille	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêt de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel

			arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
27/02/2022	20 :25	Argumentaire contre	Je vous copie-colle l'argumentaire des opposants à l'extension de l'aéroport avec lequel je suis en accord : Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté.
27/02/2022	20 :26	Argumentaire contre	Je vous copie-colle l'argumentaire des opposants à l'extension de l'aéroport avec lequel je suis en accord : Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté.
27/02/2022	22 :27	Consultation publique du projet de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Marseille-provence pour la période 2020-2024	NON à l'extension, donc au développement incontrôlé de l'aéroport de Marseille-provence, ceci pour protéger la santé des citoyens, seule façon de prévenir les multiples nuisances d'encore plus de bruit dans l'environnement de cet aéroport

28/02/2022	06 :55	Non à l'extension de l'aéroport de Marseille – Provence	Je demande au commissaire-enquêteur de rendre un avis défavorable dans son rapport et ses conclusions de l'enquête publique concernant l'extension de l'aéroport de Marseille – Provence. Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêt de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêt. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
28/02/2022	07 :20	bruit	bonjour, le mieux pas d avion cordialement
28/02/2022	08 :02	Réponse à l'enquête publique sur le PPBE	Mesdames, Messieurs, En tant qu'habitante de Marignane, je suis opposée au développement incontrôlé de l'aéroport qui va entraîner encore trop de nuisances sonores et environnementales. Malgré un double vitrage, je suis réveillée tous les jours par les avions qui décollent. En été, malgré la chaleur, impossible de dormir les fenêtres ouvertes à cause des vols de nuit et de l'augmentation du trafic aérien. Aux beaux jours, cela devient stressant de rester dans son jardin, avec une succession d'avions qui atterrissent toutes les deux minutes, les vols d'hélicoptères et parfois les canadiens, sans parler de l'angoisse qu'il y ait un accident et de la pollution atmosphérique... Quel bonheur pendant le confinement d'apprécier le calme et de n'entendre que le chant des oiseaux ! C'est pourquoi, au lieu de prévoir l'extension de l'aéroport, il faudrait prendre immédiatement de réelles mesures de réduction des mouvements d'avions avec des restrictions des vols de nuit et le remplacement des vols intérieurs par le TGV. Je vous remercie de prendre en compte mon avis et vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, mes sincères salutations. Monique NAVARRO
28/02/2022	08 :45	nuisances sonores aéroports marseille/provence	les nuisances sonores s'ajoutent aux nuisances 'climatiques' causées par le transport aérien. Le dérèglement climatique est là (inondations, sécheresses, incendies...) et il nous faut le combattre urgemment et non l'aggraver. Les nuisances sonores sont un véritable problème de santé publique et il est aberrant de poursuivre des objectifs de développement du secteur aérien dans le contexte actuel. Plus de trafic aérien c'est également l'augmentation importante et impactante des réseaux routiers attenants, soit une élévation conséquente pour les riverains des nuisances sonores et associées. Beaucoup d'entre nous se tournent vers des transports plus raisonnables (trains, co-voiturages, bus) et d'autres suivront cette tendance par l'évident constat du problème climatique ou par nécessité (augmentation des prix des carburants). Il faut cesser toutes ces pratiques délétères pour la santé de TOUS. Merci à Vous

28/02/2022	09 :11	Svp 48tre4848nt la fuite en avant, le transport aerien doit decroitre	Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêt de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
28/02/2022	10 :15	non a l. extension de l'aéroport Marseille	Bonjour, 48tre48 résidant sur Marignane (depuis 1986) depuis quelques années les vols au-dessus de nos habitations ne cessent d'augmenter. Nous sommes de plus en plus incommoder par le bruit de ces avions qui passent au dessus de nos maisons alors qu'auparavant nous n'étions pas dans le couloir de passage. Avant le covid déjà la multiplication des passages était important mais si cela devait encore augmenter cela deviendrait insupportable. Enfin , la valeur de nos biens est très impactée.
28/02/2022	10 :46	opposition à une extension de l'aéroport et limitation nuisances sonores	A un moment où la préservation de l'environnement semble cruciale , je trouve anormal d'envisager l'extension de l'aéroport. Par ailleurs bien que n'habitant pas à proximité immédiate de l'aéroport (j'habite aux pennes Mirabeau) je trouve les nuisances sonores déjà importantes (avec plutôt une tendance à la détérioration) et je souhaite que l'on s'engage vers une diminution des bruits en favorisant un transit maximum des avions par la mer et en interdisant dans la mesure du possible les descentes ou ascensions d'avions au dessus des terres
28/02/2022	10 :47	opposition à une extension de l'aéroport et limitation nuisances sonores	A un moment où la préservation de l'environnement semble cruciale , je trouve anormal d'envisager l'extension de l'aéroport. Par ailleurs bien que n'habitant pas à proximité immédiate de l'aéroport (j'habite aux pennes Mirabeau) je trouve les nuisances sonores déjà importantes (avec plutôt une tendance à la détérioration) et je souhaite que l'on s'engage vers une diminution des bruits en favorisant un transit maximum des avions par la mer et en interdisant dans la mesure du possible les descentes ou ascensions d'avions au dessus des terres
28/02/2022	10 :52	demandes de modifications des trajectoires impactant la Commune de VELAUX	1. il est surprenant que notre commune de Velaux n'ait pas été consultée lors de la mise en enquête. Les cartes de circulation aérienne en pages 20 et 21 du rapport PPBE 20/24 montrent qu'une partie significative du trafic aérien passe au dessus de Velaux et parfois à basse altitude, générant de fortes nuisances sonores. 2. Concernant les couloirs de circulation aérienne, Velaux est fortement impacté par 2 trajectoires : une de direction Nord/Sud (axe Velaux/gare Aix TGV, utilisée durant les atterrissage en 31 ou décollage en 13) et une de direction Ouest/Est (décollage en 31 puis virage sur la droite, direction Est), Nous demandons que ces deux trajectoires soient modifiées de la façon suivante : - que la trajectoire Nord/Sud soit décalée vers l'Est d'un kilomètre, à mi chemin entre Velaux et Ventabren (point'A) – que la trajectoire Ouest/Est soit décalée vers le Sud pour passer entre entre Velaux et Rognac (Point 'B') Nous demandons que des altitudes

			<p>minimum de survol soient respectées aux points A et B, tant dans les phases de décollage que d'atterrissage. D'après nos calculs, ces altitudes minimales pourraient être de : - 8.000 pieds/mer au point A (entre Velaux et Ventabren, trajectoire Nord /Sud) – 7.000 pieds/mer au point B (entre Velaux et Rognac, trajectoire Ouest/Est). 3. Nous demandons que des restrictions d'exploitation plus restrictives soient appliquées lors des vols de nuit, notamment que ces vols soient limités aux seuls avions du nouveau chapitre 14 du règlements OACI. 4. Nous demandons que pour les décollages par vent de Sud (décollage piste 13) les atterrissages en piste 31, le couloir aérien NORD/SUD qui survole actuellement l'agglomération de Velaux soit déplacé vers l'Ouest et passe sur le plateau de Vitrolles/Rognac. Ce couloir est déjà utilisé pour les décollages par vent de Sud (piste 13) et ne génèrent que très peu de nuisances par rapport au survol à basse altitude des 10000 habitants de Velaux.</p>
28/02/2022	10 :54	<p>MODIFICATIONS TRAJECTOIRES PASSANT AU DESSUS DE LA COMMUNE DE VELAUX</p>	<p>1. il est surprenant que notre commune de Velaux n'ait pas été consultée lors de la mise en enquête. Les cartes de circulation aérienne en pages 20 et 21 du rapport PPBE 20/24 montrent qu'une partie significative du trafic aérien passe au dessus de Velaux et parfois à basse altitude, générant de fortes nuisances sonores. 2. Concernant les couloirs de circulation aérienne, Velaux est fortement impacté par 2 trajectoires : une de direction Nord/Sud (axe Velaux/gare Aix TGV, utilisée durant les atterrissage en 31 ou décollage en 13) et une de direction Ouest/Est (décollage en 31 puis virage sur la droite, direction Est), Nous demandons que ces deux trajectoires soient modifiées de la façon suivante : - que la trajectoire Nord/Sud soit décalée vers l'Est d'un kilomètre, à mi chemin entre Velaux et Ventabren (point 'A') – que la trajectoire Ouest/Est soit décalée vers le Sud pour passer entre entre Velaux et Rognac (Point 'B') Nous demandons que des altitudes minimum de survol soient respectées aux points A et B, tant dans les phases de décollage que d'atterrissage. D'après nos calculs, ces altitudes minimales pourraient être de : - 8.000 pieds/mer au point A (entre Velaux et Ventabren, trajectoire Nord /Sud) – 7.000 pieds/mer au point B (entre Velaux et Rognac, trajectoire Ouest/Est). 3. Nous demandons que des restrictions d'exploitation plus restrictives soient appliquées lors des vols de nuit, notamment que ces vols soient limités aux seuls avions du nouveau chapitre 14 du règlements OACI. 4. Nous demandons que pour les décollages par vent de Sud (décollage piste 13) les atterrissages en piste 31, le couloir aérien NORD/SUD qui survole actuellement l'agglomération de Velaux soit déplacé vers l'Ouest et passe sur le plateau de Vitrolles/Rognac. Ce couloir est déjà utilisé pour les décollages par vent de Sud (piste 13) et ne génèrent que très peu de nuisances par rapport au survol à basse altitude des 10000 habitants de Velaux.</p>
28/02/2022	10 :59	nuisances	<p>bonjour,le problème n'est pas plus de réduire les nuisances sonores que les gaz à effet de serres que génèrent l'aviation.je pense que notre planète est au plus mal et nous le fait payer par le changement climatique alors, arrêtons de prendre l'avion,je vois pas d'autres solutions ...le bruit est une des composantes pour la faune présente autour de l'aéroport qui se trouve délogée mais aussi l'acheminement des matériaux pour la construction qui irrémédiablement appauvri les ressources de notre planète qui ne sont pas illimitées enfin cs pathétique car tant que les décideurs ne prendront pas conscience vraiment de l'état du globe rien de positif ne sera fait. L'avenir est sombre pour les générations futures car si nous à 55 ans nous le verront,eux malheureusement subiront toutes les crises(environnement,social,économique..et conflictuel ,Mr Poutine ce dictateur en sait qqe chose...</p>
28/02/2022	11 :07	Un projet de PPBE bâclé et inacceptable en l'état	<p>Le projet d'extension du Terminal 1 justifiait une large concertation préalable à l'établissement de ce projet de PPBE. Elle n'a pas eu lieu ce qui a conduit notamment à ce que la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) n'a pas été en mesure d'émettre un avis, faute d'avoir pu étudier ce projet. Ce projet de PPBE ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de populations concernées et n'inclus pas les vols supplémentaires qui sont attendus des travaux</p>

			d'extension (qui débutent) des capacités d'accueil de l'aéroport. Je demande la suspension de la procédure d'approbation du PPBE pour permettre une large concertation et des données plus complètes et précises.
28/02/2022	11 :18	Remarque d'un habitant sur le PPBE et surtout le contrôle dans son application.	Bonjour, Habitant LE ROVE je me pose la question du suivi et du contrôle des règles édictées par le PPBE. Les Communes disposent elles d'un recours en cas de contrôle indépendant prouvant le non respects des règles édictées en matière d'altitude minimum et de respect des couloirs. D'expérience, je constate également que la plage horaire la plus désagréable pour supporter les nuisances est le matin entre 5h/7h. Bien à vous. PC
28/02/2022	11 :20	Remarque d'un habitant sur le PPBE et surtout le contrôle dans son application.	Bonjour, Habitant LE ROVE je me pose la question du suivi et du contrôle des règles édictées par le PPBE. Les Communes disposent elles d'un recours en cas de contrôle indépendant prouvant le non respects des règles édictées en matière d'altitude minimum et de respect des couloirs. D'expérience, je constate également que la plage horaire la plus désagréable pour supporter les nuisances est le matin entre 5h/7h. Bien à vous. PC
28/02/2022	11 :23	refus de l'extension	le plan de réduction du bruit ne présente aucune avancée 50tre5050nt. Vivre dans le bruit relève d'une souffrance physique et morale chronique. A notre époque, il est inconcevable de continuer à infliger de tels traitements aux populations locales. Il faut refuser l'extension de l'aéroport de Marseille Provence, réduire drastiquement les vols de nuit, et travailler à l'insonorisation. L'aérien n'est pas un transport d'avenir !!
28/02/2022	13 :21	Non à l'extension de l'aéroport de Marseille – Provence	Prenons de l'avance sur les enjeux géo-politiques à venir : arrêtons de construire, d'étendre, de surcharger cette zone de trafic, de bruit et de pollution supplémentaire. Les conséquences sur la santé des habitants n'est plus à prouver. La nécessité d'une décroissance non plus. Je suis contre l'extension de cet aéroport.
28/02/2022	13 :41	Habitant lot les vigneroles gene avions	Bjr, je suis habitant du lot les vigneroles , lors des phases de 50tre5050nt50 nord vers sud , tous les avions passent au dessus de chez moi, et pourtant je ne pensais pas 50tre dans le couloir principal qui se trouve plus vers l'est...Donc nous sommes pas dans la zone de bruit pour 50tre5050nt50r d aides d isolation mais les avions survole ma maison...Nous avons signaler a moult reprises mais sans retour. Alors ou l etat nous aides a mieux isoler nos maison ou ils decalent le couloir...
28/02/2022	16 :44	Projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour la période 2020-2024	{{Trafic aérien : }} Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. {{Objectifs chiffrés : }} De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. {{Restriction des Vols de nuit :}} Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. {Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.}

28/02/2022	17 :24	nuisances sonores secteur de l'Estaque – PPBE de l'aéroport Marseille-Provence insuffisant	Je soussigné, 13016 L'Estaque, Marseille, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque : -trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. – peurs et stress quand certains avions passent très bas. -réveil en pleine nuit lors des passages d'avion. -pollution des avions Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières. Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit.
28/02/2022	17 :48	Avis négatif sur le PPBE	Ma contribution est un avis à portée négative sur le PPBE actuel. La forme actuelle du projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, bien que les relevés disponibles actuels fassent apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues pour 2022. Compte tenu de l'augmentation du trafic prévue, l'insonorisation des riverains doit être une priorité. Enfin, les vols de nuit et les horaires doivent être encadrés de manière plus restrictives.
28/02/2022	18 :17	(PPBE) de l'aérodrome de Marseille-Provence pour la période 2020-2024	Je soussigné, demeurant dans les hauts de l'Estaque constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque : -trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. – peurs et stress quand certains avions passent très bas. -réveil en pleine nuit lors des passages d'avion. -pollution des avions Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières. Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit. A Marseille le 28 février 2022
28/02/2022	22 :31	Trajectoire d'approche de l'aéroport Marseille-Provence au dessus de Marseille	La trajectoire des avions de ligne sur l'axe des quartiers d'Endoume (13007) via l'Estaque et Mourepiane est une véritable autoroute aérienne qui suscitent des nuisances sonores, écologiques et sécuritaires (pannes, détournements) incontrôlées, insupportables et incompréhensibles ayant des impacts sur la santé humaine (odeurs de kérosène). Souvent le respect du plafond de 1000 mètres n'est pas respecté car on peut lire clairement les inscriptions sur la carlingue à l'oeil nu. Mais les amendes ne sont pas appliquées bien sûr par clientélisme. Comment peut-on oser mépriser à ce point les habitants au nombre de 20000 personnes en voulant encore et encore accroître exponentiellement ce trafic honteux dans ces conditions d'exploitation à notre détriment ? Les habitants sont déjà asphyxiés par les gaz d'échappement des navires de croisières à quai. Pour éviter ce survol une approche dite 'déportée' au dessus de la rade de Marseille plus au sud est possible (Information communiquée par des amis pilote de ligne depuis 30 ans). Donc, arrêter de nous raconter des histoires avec vos capteurs ILS que vous pouvez réorienter. Une demande en ce sens avait été formulée dans le JO Sénat du 13/02/2003 par le Président du département 13. Réponse a été faite au JO Sénat du 01/05/2003 par vous en expliquant que vous vous efforcerez de limiter les nuisances et les débordements des survols mais c'est faux car depuis quasiment 20 ans les nuisances ne font qu'empirer et devraient encore et encore se multiplier pour faire encore plus de profit au détriment de la santé des milliers de riverains. Donc en résumé , cela fait 20 ans que vous nous prenez pour des andouilles. Ca suffit !!!!! En réalité, vous n'avez pas digéré le fait que Nice aéroport soit devant Marseille-Provence au niveau du trafic depuis longtemps. Mais cette infrastructure bien pensée génère peu de nuisances puisque les départs et les arrivées se font face à la mer et non au

			dessus de l'agglomération Niçoise. Revoyez votre copie car cela fait trop longtemps que cela dure et nous importune. Accroître encore plus de circulation aérienne dans ces conditions ne sera pas tolérable et acceptée sans conséquence (santé, environnementale, écologique, pannes, détournement) Je conclus en mettant provisoirement de côté ma rancœur par politesse. Cordialement
28/02/2022	22 :58	ce projet PPBE est insuffisant, l'extension de l'aéroport ne respecte pas l'accord de Paris sur le climat	l'extension de l'aéroport ne respecte pas l'accord de Paris sur le climat ce projet PPBE est insuffisant,
01/03/2022	01 :03	Santé humaine et animale en danger	Bonjour, Aimerez vous savoir ce que vos poumons respirent à la place d'un air sain, que vous soyez chez vous ou (qui plus est !) en vacances : qui sont sensées vous revigorer ; un bienfait pour votre santé et celle de tous ceux et celles que vous aimez ?! Alors intéressez vous aux expériences menées par GreenPeace et dépêchez vous de remédier à la pollution massive des aéroports, pour le bien être des citoyens qui 52tre5252nt des vacances saines car ils travaillent pour le portefeuille de l'État d'où les gouvernements (entre autres) tirent leurs indemnités financières ! En vous remerciant par avance, vous verrez : c'est très...flippant l'accumulation des échappements d'avions ! Et nous demeurons tous concernés en Est-ce comme ailleurs, d'autant que nous votons des gouvernements en leur faisant confiance. Nous comptons sur eux ! Vous ne pouvez pas dire aujourd'hui grâce aux études de GreenPeace, que vous ne seriez pas informés. Et nous vous remercions à présent d'utiliser notre argent afin de remédier à cette catastrophe qui n'est autre qu'une destruction massive du vivant ! En vous remerciant par avance pour votre compréhension, dépêchez vous, il n'y a plus le temps sinon pour bien faire maintenant ! Bien cordialement et bonnes vacances !
01/03/2022	08 :24	Nuisances sonores liées aux passages d'avions	Voici deux propositions : - que l'approche à vue codée au niveau de Corbières, annoncée en 2018 par AMP, se fasse dans les plus brefs délais. – Interdire aux avions d'atterrir entre 23h et 6h du matin, comme sur l'aéroport de Genève !
01/03/2022	15 :32	nuisances excessives à l'Estaque	il y a beaucoup d'avions qui nous survolent la nuit et je suis réveillé tous les matins par leurs bruits. La journée il arrive qu'ils soient à la queue leu leu à certains horaires. Certains avions passent carrément au dessus de mon terrain et malgré de nombreux appels à l'aéroport il m'a été signalé que tout était normal. Pourquoi alors certains avions ne suivent pas la même trajectoire et évitent mon terrain ? (ce qui n'empêche quand même pas les nuisances). Nous ne pouvons pas profiter de l'extérieur quand il fait beau à cause des nuisances provoquées par les trop nombreux passages de ces avions. Nous ne nous entendons plus et il faut attendre que les avions s'éloignent pour continuer les discussions. Certains avions passent très très bas mais comment faire pour mesurer leur altitude ? Aucun avion ne semble voler à la même altitude, qui respecte et qui ne respecte pas ? Je pense que l'aéroport de Marseille-Provence ne prend pas en compte les nuisances sonores et la pollution, engendrés par les survols d'habitants, pollués également par les rejets gazeux et toxiques de ces avions. Je pense qu'au 21 ^{ème} siècle il est temps de penser à respecter l'environnement des habitants qui subissent des préjudices olfactifs et sonores dus aux vols des avions. Cette situation est inacceptable dans une société qui dit vouloir progresser dans la protection de son environnement. Je souhaite que les engagements effectifs de l'aéroport Marseille-Provence de 2018 soient enfin respectés, c'est à dire restrictions des vols de nuit et mise en place de la trajectoire sur Corbière. La course à la progression du chiffre d'affaire doit être interrompue et pensons plutôt à faire diminuer les nuisances faites aux habitants, provoquées par les vols d'avions qui polluent l'air qu'ils respirent et gênent considérablement par le bruit généré. C'est çà le vrai progrès !

01/03/2022	19 :30	Bassin déjà surpollué	Bonjour, Le plan climat est une urgence, et ce n'est pas en créant des aéroports verts ou des avions verts que l'on viendra à bout d'une des plus importantes sources de pollution. Mettre en place des transports plus respectueux de l'environnement (comme le train) incite à voyager de manière plus écologique, tandis que mettre en place des routes ou des aéroports crée l'appel d'air qui génère toujours plus de pollutions. Marseille et son bassin de Berre déjà surexposé aux diverses pollutions (raffineries pétrolières, décharge à ciel ouvert, circulation des avions etc.) n'ont que faire d'un aéroport supplémentaire. Notre argent public doit servir à autre chose qu'à alimenter des industries mortifères et à augmenter le portefeuille d'actionnaires égoïstes ! Laissons cela aux industriels cyniques et sans vergogne. Il me semble évident que le citoyen appelle autre chose de ses vœux, que l'électeur attend plus de bon sens et d'honnêteté de la part des politiciens. Merci pour votre lecture.
01/03/2022	21 :14	nuisances excessives à l'Estaque	trop d'avions de jour comme de nuit, pollution juste au dessus de nos têtes alors qu'il est possible de contourner l'Estaque en passant par la mer. Des angoisses lorsque les avions passent trop bas et bruit trop fort. 53tre53 handicapée, mes nuits et jours sont ponctués de craintes liées au passage intempestifs des avions...nous parlons pollution en permanence et rien n'empêchent les avions de passer au dessus de nos têtes ! c'est une honte
02/03/2022	07 :03	Extension de l'aéroport Aix-Marseille	Je suis totalement opposée à cette extension. Le rapport du Giec récemment diffusé nous alerte une fois encore sur les risques que notre humanité et le vivant tout entier sur cette Terre est en train de prendre. Et l'aviation est un grand émetteur de gaz à effet de serre...S'y ajoute la bétonisation des sols nécessaires à la construction de bâtiments, de pistes...En Est-ce il est bétonné l'équivalent de la surface d'un département tous les 6 ans ! Que devient la biodiversité ? Les terres nécessaires à une agriculture de qualité débarrassée des pesticides qui nous empoisonnent ? Et même seulement les sols qui peuvent absorber les pluies au lieu de les transformer en torrents meurtriers ? Pour toutes ces raisons et bien d'autres je m'oppose radicalement à ce projet !
02/03/2022	08 :25	nuisance sonores Saint Victoret	Bonjour, J'habite le hameau des bois à Saint Victoret, et je constate depuis plusieurs années que les avions ne respectent pas les couloirs aériens, décollent sur notre tête et par vent nul ou vent d'est, c'est INFERNAL surtout en été, alors qu'ils ont la possibilité d'épargner tout le monde en décollant sur l'étang de berre. La situation s'empire de jour en jour ! Sans parler des raccourcis qu'ils prennent en passant juste sur nos lotissements, alors que ce n'est pas du tout le couloir aérien. Cordialement.
02/03/2022	10 :03	non a l agrandissement	j habite a st victoret je suis en plein centre ville et j ai un couloir aerien de chaque cote de la maison cela est invivable sans compté l odeur de kerosene et qui abime tous
02/03/2022	10 :26	Requête du CIQ des Hauts de l'Estaque	Bonjour, Au nom du CIQ des Hauts de l'Estaque, je tiens à vous faire part de nôtre requête suite aux nombreuses remarques de nos adhérents sur les nuisances sonores : - Nous demandons que le PPBE intègre un arrêté plus restrictif pour les avions les plus bruyants et que les préconisations de l'ACNUSA soient respectées à Marseille-Provence. – Nous demandons qu'une réduction de trafic soit étudiée. – Nous demandons que l'approche à vue codée au niveau de Corbières annoncée en 2018 soit mise en place. Merci pour votre compréhension. Cordiales salutations
02/03/2022	10 :26	Contribution Ciq Hauts de L'Estaque 13016	on ne peut pas joindre de fichier ?
02/03/2022	10 :49	Contribution Ciq Hauts de L'Estaque 13016	CONTRIBUTION ENVOYEE (2 pages) sur l'adresse mail pref bouches du rhône car pas de possibilité de joindre un fichier sur ce document !!

02/03/2022	11 :50	Non, à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence	Habitants des quartiers survolés par les avions depuis de nombreuses années, nous avons acheté notre maison alors que les trajectoires de plans de vols étaient prévus pour passer au dessus des massifs de La Nerthe. Nous avons constaté l'augmentation des nuisances sonores années après années, certaines périodes (vacances/ été) les avions se succédant toutes les 2 mn. Les chiffres annoncés concernant les mouvements n'ont jamais été respectés. {{ En tant que citoyens de ce quartier et subissant les nuisances sonores déjà hors des normes, nous disons NON à l'extension de l'aéroport de Marseille-Provence !}}
02/03/2022	12 :58	Aérodrome de Marseille Provence	Un vrai projet doit bien sûr se situer dans son contexte. Mais il doit, prioritairement, défendre sa spécificité, son caractère unique. Pour cela, prendre des distances avec les législations en cours, toutes issues du passé, un passé dans lequel ce projet n'existait pas, avec les habitudes, avec les compromis, avec les pressions des lobbying. Un projet doit impérativement énoncer ses enjeux, des enjeux spécifiques, uniques, à nuls autres pareils, rompre avec le passé, bien sûr sans nuire à ce qui l'a construit, ni à ce qu'il a construit. Mais en corrigeant radicalement ses erreurs. Ce serait bien si un projet comme celui présenté ici était rédigé par des femmes et des hommes de projet plutôt que par des femmes et des hommes de l'appareil technocratique.
02/03/2022	13 :37	Nette augmentation des nuisances	Depuis 4 ans que nous habitons à St Victoret, boulevard des Richauds, nous avons pu constater une nette augmentation des nuisances sonores et de la pollution dues au passage des avions. Nous sommes très inquiets des risques d'aggravation des nuisances pour le futur en particulier si l'aéroport se développe.
02/03/2022	13 :57	Nuisances sonores	Bonjour, Je suis 13016 Marseille. Je me permets de vous contacter pour vous signaler que nous sommes énormément dérangé par le survol des avions de jour comme de nuit. Je ne comprends pas pourquoi la véritable trajectoire n'est pas systématiquement empruntée, et pourquoi certains pilotes continuent de faire ce qui leur plaît. Depuis peu, les avions doivent survoler Corbière et non le MARINIER, j'espère donc que l'aéroport respectera au plus tôt ses obligations. Je vous remercie par avance. Cordialement M. BOSSU
02/03/2022	15 :39	trafic aérien sur Miramas (quartier des collines)	ce projet d'extension va augmenter le bruit des avions encore plus aujourd'hui ,bruit que nous supportons déjà inacceptable aujourd'hui quand les passages d'avions ont lieu la nuit et souvent ne respectant pas la hauteur réglementaire :il faut mettre en place sur notre commune des appareils de mesure et { {{verbaliser} }} les contrevenants.
02/03/2022	16 :28	Commentaires de la Ville des Pennes-Mirabeau	PPBE Aérodrome Marseille Provence Comme suite à la présentation du 13 décembre 2021 à laquelle j'ai assisté, je souhaite mettre en exergue un certain nombre de points mentionnés dans le document transmis dans le cadre de la consultation du public concernant ce document. L'intérêt principal de ce document est, à mon sens, qu'il décrit précisément la méthodologie de mise en œuvre d'un guide de mise en œuvre sur la prévention du bruit de l'aérodrome de Marseille-Provence et explicite les indicateurs utilisés, entre autres. : <ul style="list-style-type: none"> • le positionnement des points de mesure de certification acoustique, • le tableau de la population en regard de la surface concernée, • l'évolution dans le temps du nombre d'habitations, • l'évolution du nombre des établissements scolaires et de santé, • le suivi de l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport Par ailleurs, on constate la poursuite du programme d'aide à l'insonorisation ainsi que la volonté de diminution des nuisances sonores dans le cadre des approches à vue Autres points importants dont la prise en compte est essentielle : -- La restriction de l'exploitation des avions les plus bruyants (ceux de conception plus ancienne) – La modulation des redevances d'atterrissage en fonction des performances acoustiques et de la période de la journée en vue de provoquer un renouvellement des flottes. De plus, le mode d'information du public en ce concerne le niveau de bruit fait l'objet d'une grande attention comme la mise en place, pour compléter le dispositif, d'un outil de visualisation des trajectoires en ligne. L'agrandissement et donc la mise en exploitation du « nouvel aéroport » n'est pas évoqué dans le

			document. Doit-on penser qu'il n'y aura pas d'impact sur le contenu de ce document, le moment venu ? Monique SLISSA Adjoint au Maire des Pennes-Mirabeau Délégué à la transition écologique
02/03/2022	16 :54	PPBE AMP avis	Bonjour, je suis une habitante de l'Estaque. J'ai lu et tenté de comprendre le document produit. Premier point : Il en ressort un sentiment de diminution des nuisances ce qui ne correspond pas au ressenti de l'habitante que je suis. Second point : la nuit s'arrête à 6 h du matin. Ceci ne correspond pas réellement au rythme de vie des êtres humains. Vous signalez la diminution des avions très bruyants, au moins une fois par semaine un avion très bruyant arrive très tôt le matin. Qu'est-ce qui permet de justifier que la nuit s'arrête à 6 H ? Un texte ? le rythme circadien Troisième point : nous avons beaucoup espéré de la nouvelle trajectoire qui s'écarte du noyau villageois. Que faire, en dehors de la sensibilisation des compagnies et des pilotes ? pour tenir compte de notre qualité de vie ? Quatrième point : j'ai lu beaucoup de conditionnel dans ce texte, hors les contraintes internationales ou nationales, je ne vois pas l'impact volontariste d'AMP sur la réduction de la nuisance. Les avancées du précédent plan qui est caduque depuis quelques années semblent résulter des évolutions technologiques. Faut-il en conclure que ce document a essentiellement comme objectif de la communication positive ? En tant qu'habitante j'attends des orientations et des actions concrètes. En conclusion nous pouvons le soir admirer le ballets des avions qui se suivent et éviter de manger le soir dans notre jardin si nous voulons avoir un repas convivial ou mettre des casques. Mais nous pouvons admirer jusqu'à 3 avions qui se suivent. Rien ne permet dans ce document aux habitants d'être assurés qu'AMP et les autorités locales s'attaquent à la diminution des nuisances sonores.
02/03/2022	16 :56	PPBE AMP avis	Bonjour, je suis une habitante de l'Estaque. J'ai lu et tenté de comprendre le document produit. Premier point : Il en ressort un sentiment de diminution des nuisances ce qui ne correspond pas au ressenti de l'habitante que je suis. Second point : la nuit s'arrête à 6 h du matin. Ceci ne correspond pas réellement au rythme de vie des êtres humains. Vous signalez la diminution des avions très bruyants, au moins une fois par semaine un avion très bruyant arrive très tôt le matin. Qu'est-ce qui permet de justifier que la nuit s'arrête à 6 H ? Un texte ? le rythme circadien troisième point : nous avons beaucoup espéré de la nouvelle trajectoire qui s'écarte du noyau villageois. Que faire, en dehors de la sensibilisation des compagnies et des pilotes ? pour tenir compte de notre qualité de vie ? quatrième point : j'ai lu beaucoup de conditionnel dans ce texte, hors les contraintes internationales ou nationales, je ne vois pas l'impact volontariste d'AMP sur la réduction de la nuisance. Les avancées du précédent plan qui est caduque depuis quelques années semblent résulter des évolutions technologiques. Faut-il en conclure que ce document a essentiellement comme objectif de la communication positive ? En tant qu'habitant j'attends des orientations et des actions concrètes. En conclusion nous pouvons le soir admirer le ballets des avions qui se suivent et éviter de manger le soir dans notre jardin si nous voulons avoir un repas convivial ou mettre des casques. Mais nous pouvons admirer jusqu'à 3 avions qui se suivent. Rien ne permet dans ce document aux habitants d'être assuré qu'AMP et les autorités locales s'attaquent à la diminution des nuisances
02/03/2022	18 :08	NON à l'extension de l'aérodrome de Marseille-Provence	Bonjour, J'habite dans le quartier de Mourepiane à coté de l'estaque à Marseille Quotidiennement encore j'entends les avions passer au dessus de notre quartier je ne vois pas comment un avion pourrait faire moins de bruit à moins de le faire passer par une autre zone. La seule solution est de réduire le nombre d'avions pour moins de nuisances sonore et surtout moins de pollution. Surtout pas : en augmentant le nombre d'avions sur Marignane ou en agrandissant l'aéroport. Je ne pense pas que le GIEC sorte des rapports préconisant l'extension des aéroports ou prônant l'accroissement du trafic aérien. Vu les prévisions CATATROPHIQUES du changement climatique il serait temps d'en tirer les conclusions logiques pour permettre un avenir viable. Merci _

02/03/2022	18 :55	Impressionnant !	Plus besoin d'amener les enfants à l'aéroport Marseille Provence pour voir les avions de près, il n'y a pas meilleur vue qu'au chemin du Marinier, etc.... De toutes façons notre tranquillité importe peu, Les pilotes s'en tapent, ils leurs tardent de retrouver un bon lit douillet après 2 ou 3 heures de vol. Quoi vous dire ?! Plein les
02/03/2022	21 :21	PPBE de l'aéroport d'Aix-Marseille	les nuisances sonores quelles soient de jour ou de nuit, sont néfastes pour la santé des riverains, en plus de la pollution. Avant de penser à une extension, mettre en place les actions nécessaires à réduire les nuisances actuelles qui ne cessent d'augmenter.
02/03/2022	21 :23	PPBE de l'aéroport d'Aix-Marseille	les nuisances sonores quelles soient de jour ou de nuit, sont néfastes pour la santé des riverains, en plus de la pollution. Avant de penser à une extension, mettre en place les actions nécessaires à réduire les nuisances actuelles qui ne cessent d'augmenter.
02/03/2022	22 :08	Avis défavorable	Bonjour, L'aérodrome présente sans conteste des nuisances sonores pour les riverains. Ce plan de prévention est une mascarade alors que nous savons qu'une augmentation du trafic est prévue, en lien avec le projet d'extension de l'aéroport. Avez-vous lu le dernier rapport du Giec, sorti il y a deux jours ? Notre pensée devrait nous appeler à limiter nos usages de l'avion, à en réduire le trafic au strict nécessaire. Les nuisances sonores générées seraient plus acceptables. Merci de votre attention
03/03/2022	10 :28	contribution PPBE Marseille Provence : contre	bonjour, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la contribution de l'association Alternatiba Marseille en réponse à la consultation publique sur le PPBE de l'aérodrome Marseille Provence. Consultation du public concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Marseille-Provence pour la période 2020-2024 CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION ALTERNATIBA MARSEILLE Urgence et Précipitation Le projet de PPBE de 2010 n'a jamais été approuvé par le Préfet. Si quelques mentions du transport aérien figurent bien dans le PPBE du Territoire de Marseille-Provence (2013-2018 / 2018-2023), elles ne sauraient constituer le document prévu par les réglementations communautaire et française de 2002/2006 dont l'établissement a donc plus de 10 années de retard. Au projet d'extension du Terminal 1, lancé sans la moindre concertation avec le public, est venu se rajouter le contexte du COVID. Tous deux imposaient une large concertation préalablement à l'établissement de ce projet de PPBE ; elle n'a pas eu lieu : bien au contraire, la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) n'a pas été en mesure d'émettre un avis, faute d'avoir pu étudier ce projet qui lui a été soumis QUATRE JOURS avant la tenue de sa réunion du 13 décembre 2021. Ce projet de PPBE, qui ne vise que l'horizon 2024, est manifestement soumis à consultation dans la précipitation, de surcroît avec une publicité très limitée. Les derniers développements réglementaires (nouveaux groupes acoustiques et modulations) ne sont pas pris en compte et les études récentes (OMS, DEBATS, CNB-ADEME, ACNUSA) ne sont pas mentionnées qui rappellent les conséquences négatives du bruit sur la santé, ainsi que les recommandations de l'ACNUSA. Nous demandons la suspension de la procédure d'approbation du PPBE et l'ouverture d'une large concertation, telle qu'elle aurait dû avoir lieu pour le projet d'extension. Trafic aérien – Objectifs chiffrés L'enquête publique sur l'extension du Terminal T1, qui s'est déroulée à l'automne 2020, a fait apparaître une très large opposition à ce projet, portant de façon significative sur la question des nuisances sonores. AMP, dans le dossier d'enquête, et à travers ses nombreuses déclarations, met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle. L'augmentation n'interviendrait qu'avec la construction de la jetée d'embarquement rejetée à une échéance bien au-delà de celle du PPBE. A court terme, seules les prévisions du 'Scénario de référence' doivent donc être prises en compte. Or le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du PEB de 2006, soit 200000 mouvements, ce qui est inacceptable. De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations

Commentaires consultation publique sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de Marseille Provence

			<p>ou établissements impactés. Pourtant les Cartes stratégiques de bruit 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les CSB long terme (2022) attachées au premier projet de PPBE de 2010. Nous demandons que soit pris en compte la prévision du dossier de l'extension, soit 125000 mouvements en 2045 et que des objectifs chiffrés de réduction des impacts soient fixés. Accélération des actions P1 et P2 / planification : Les études d'opportunité pour la révision du PGS et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement être mis en œuvre si nécessaire. P3 / insonorisation : L'insonorisation doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. L'impact financier des nouveaux groupes acoustiques sur la TNSA doit être rapidement évalué et l'intervention de l'État sollicitée pour compenser l'impact négatif de la crise du COVID sur les ressources. Restriction des Vols de nuit C'est la problématique essentielle de l'aéroport en matière de nuisances sonores. Les populations impactées ont augmenté de 30% entre 2006 (CSB de référence) et 2019 (CSB réel). La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de 2012. Le renforcement des restrictions des vols de nuit, basé sur une promesse d'étude faite par la DGAC en 2018, mais jamais réalisée, est toujours en attente. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir et l'étude de la mise en place d'un couvre-feu lancée sans délai.</p>
03/03/2022	10 :29	avis défavorable	<p>Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.</p>
03/03/2022	10 :42	avis sur plan d'exposition au bruit de l'aéroport	<p>Cap au Nord 75 chemin du Mozambique 13016 – Marseille 06 15 675 776/ 06 87 84 12 22 caponor.assoc@wanadoo.fr Les habitants du 16ème arrondissement subissent depuis de nombreuses années des nuisances très importantes liées au survol de leurs quartiers par les avions : bruit, pollution, stress ... Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PPBE) consiste en une série d'ajustements dont certains sont à long terme -Approche à vue main droite/main gauche -Appareils nouvelle génération -Insonorisation des maisons qui ne remettent pas en cause le survol des habitations avec les nuisances insupportables que ce survol génère . Nous demandons que dans ce PPBE les mesures suivantes soient mises en œuvre : - Suppression des vols de nuit -Limitation du trafic -Et surtout mise en place d'une trajectoire sur Corbières qui évite les zones habitées Elles seules peuvent avoir un impact dans la prévention des nuisances</p>

03/03/2022	10 :44	avis PPBE	Cap au Nord 75 chemin du Mozambique 13016 – Marseille 06 15 675 776/ 06 87 84 12 22 caponor.assoc@wanadoo.fr Les habitants du 16 ^{ème} arrondissement subissent depuis de nombreuses années des nuisances très importantes liées au survol de leurs quartiers par les avions : bruit ,pollution ,stress ... Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PPBE) consiste en une série d'ajustements dont certains sont à long terme -Approche à vue main droite/main gauche -Appareils nouvelle génération -Insonorisation des maisons qui ne remettent pas en cause le survol des habitations avec les nuisances insupportables que ce survol génère . Nous demandons que dans ce PPBE les mesures suivantes soient mises en œuvre : - Suppression des vols de nuit -Limitation du trafic -Et surtout mise en place d'une trajectoire sur Corbières qui évite les zones habitées Elles seules peuvent avoir un impact dans la prévention des nuisances
03/03/2022	10 :54	mes remarques sur le PPBE	Cap au Nord 75 chemin du Mozambique 13016 – Marseille 06 15 675 776/ 06 87 84 12 22 caponor.assoc@wanadoo.fr Les habitants du 16 ^{ème} arrondissement subissent depuis de nombreuses années des nuisances très importantes liées au survol de leurs quartiers par les avions : bruit, pollution, stress ... Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PPBE) consiste en une série d'ajustements dont certains sont à long terme -Approche à vue main droite/main gauche -Appareils nouvelle génération -Insonorisation des maisons qui ne remettent pas en cause le survol des habitations avec les nuisances insupportables que ce survol génère . Nous demandons que dans ce PPBE les mesures suivantes soient mises en œuvre : - Suppression des vols de nuit -Limitation du trafic -Et surtout mise en place d'une trajectoire sur Corbières qui évite les zones habitées Elles seules peuvent avoir un impact dans la prévention des nuisance
03/03/2022	12 :03	Nuisances sonores avions	J'estime que les nuisances sonores des avions doivent être réduites, surtout en été lorsque les vols sont plus nombreux. Il est impossible de se parler dans notre jardin quand un avion survolé l'estaque.... Difficile à croire, mais vrai hélas.
03/03/2022	12 :15	Consultation du public concernant le projet de plan de prévention du bruit AEROPORT MARSEILLE	JE SUIS CONTRE LE BRUIT DE CET AÉROPORT ET CES NUISANCES D AVIONS QUI NE RESPECTENT RIEN ET AUCUN COULOIR
03/03/2022	12 :51	CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION LES AMIS DE LA TERRE BOUCHES DU RHÔNE/PROVENCE	{{Urgence et Précipitation}} Le projet de PPBE de 2010 n'a jamais été approuvé par le Préfet. Si quelques mentions du transport aérien figurent bien dans le PPBE du Territoire de Marseille-Provence (2013-2018 / 2018-2023), elles ne sauraient constituer le document prévu par les réglementations communautaire et française de 2002/2006 et dont l'établissement a donc plus de 10 années de retard. Au projet d'extension du Terminal 1, lancé sans la moindre concertation avec le public, est venu se rajouter le contexte de la COVID. Tous deux imposaient une large concertation préalablement à l'établissement de ce projet de PPBE ; elle n'a pas eu lieu : bien au contraire, la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) n'a pas été en mesure d'émettre un avis, faute d'avoir pu étudier ce projet qui lui a été soumis QUATRE JOURS avant la tenue de sa réunion du 13 décembre 2021. Ce projet de PPBE, qui ne vise que l'horizon 2024, est manifestement soumis à consultation dans la précipitation, de surcroît avec une publicité très limitée. Les derniers développements réglementaires (nouveaux groupes acoustiques et modulations) ne sont pas pris en compte et les études récentes (OMS, DEBATS, CNB-ADEME, ACNUSA) ne sont pas mentionnées qui rappellent les conséquences négatives du bruit sur la santé, ainsi que les recommandations de l'ACNUSA. {{Nous demandons la suspension de la procédure d'approbation du PPBE et l'ouverture d'une large concertation, telle qu'elle aurait dû avoir lieu pour le projet d'extension.}} {{Trafic aérien – Objectifs chiffrés}} L'enquête publique sur l'extension du Terminal T1, qui s'est déroulée à l'automne 2020, a fait apparaître une très large opposition à ce projet, portant de façon significative sur la question des nuisances sonores. AMP, dans le dossier d'enquête, et à travers ses nombreuses déclarations, met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas

			<p>d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle. L'augmentation n'interviendrait qu'avec la construction de la jetée d'embarquement rejetée à une échéance bien au-delà de celle du PPBE. A court terme, seules les prévisions du 'Scénario de référence' doivent donc être prises en compte. Or le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du PEB de 2006, soit 200000 mouvements, ce qui est inacceptable. De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes stratégiques de bruit 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les CSB long terme (2022) attachées au premier projet de PPBE de 2010. {{Nous demandons que soit pris en compte la prévision du dossier de l'extension, soit 125000 mouvements en 2045 et que des objectifs chiffrés de réduction des impacts soient fixés.}} {{Accélération des actions}} P1 et P2/planification : Les études d'opportunité pour la révision du PGS et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement être mis en œuvre si nécessaire. P3 / insonorisation : L'insonorisation doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. L'impact financier des nouveaux groupes acoustiques sur la TNSA doit être rapidement évalué et l'intervention de l'État sollicitée pour compenser l'impact négatif de la crise du COVID sur les ressources. {{Restriction des Vols de nuit}} C'est la problématique essentielle de l'aéroport en matière de nuisances sonores. Les populations impactées ont augmenté de 30% entre 2006 (CSB de référence) et 2019 (CSB réel). La situation n'a guère évolué depuis l'arrêt de 2012. Le renforcement des restrictions des vols de nuit, basé sur une promesse d'étude faite par la DGAC en 2018, mais jamais réalisée, est toujours en attente. {{Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir et l'étude de la mise en place d'un couvre-feu lancée sans délai.}}</p>
03/03/2022	13 :38	Il faut réduire le trafic aérien	<p>Il est essentiel pour le bien être des riverains et pour des impératifs écologiques de réduire le trafic aérien. Habitant de Miramas, nous subissons au quotidien les nuisances liées au trafic de l'aéroport de Marseille Provence qui n'a cessé de croître au cours de ces dernières années. Il est impossible de profiter de notre jardin sans subir le bruit incessant des avions au-dessus de nos têtes... Vraiment très stressant. Cela suffit, il est temps de penser au bien être des populations et en finir avec cette fuite en avant vers le toujours plus et s'interroger, comme le faisait Jean Cocteau en son temps : ce type de 'progrès' ne serait-il pas le développement d'une erreur ?</p>
03/03/2022	15 :01	ma participation	<p>solidaire des envois de l'association CAP U NORD Je demande que les mesures suivantes soient prises/ -suppression des vols de nuit -limitation du trafic -mise en place d'une trajectoire sur Corbières qui évite les zones habitées Seules, ces mesures peuvent avoir un impact dans la prévention des nuisances</p>
03/03/2022	15 :07	PPBE aéroport Marseille Provence	<p>Les habitants du 16ème arrondissement subissent depuis de nombreuses années des nuisances très importantes liées au survol de leurs quartiers par les avions : bruit ,pollution ,stress ... Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PPBE) consiste en une série d'ajustements dont certains sont à long terme -Approche à vue main droite/main gauche -Appareils nouvelle génération -Insonorisation des maisons qui ne remettent pas en cause le survol des habitations avec les nuisances insupportables que ce survol génère . Nous demandons que dans ce PPBE les mesures suivantes soient mises en œuvre : - Suppression des vols de nuit -Limitation du trafic -Et surtout mise en place d'une trajectoire sur Corbières qui évite les zones habitées Elles seules peuvent avoir un impact dans la prévention des nuisances</p>
03/03/2022	15 :18	PPBE Aéroport Marseille Provence	<p>Les habitants du 16ème arrondissement subissent depuis de nombreuses années des nuisances très importantes liées au survol de leurs quartiers par les avions :bruit ,pollution ,stress ... Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PPBE) consiste en une série d'ajustements dont certains sont à long terme -Approche à vue main droite/main gauche -Appareils nouvelle génération -Insonorisation des maisons qui ne remettent pas en cause le survol des habitations avec les nuisances</p>

			insupportables que ce survol génère . Nous demandons que dans ce PPBE les mesures suivantes soient mises en œuvre : - Suppression des vols de nuit -Limitation du trafic -Et surtout mise en place d'une trajectoire sur Corbières qui évite les zones habitées Elles seules peuvent avoir un impact dans la prévention des nuisances
03/03/2022	16 :56	NON à l'extension de l'aéroport de Marseille	Trafic aérien : Le projet de PPBE reprend le prévisionnel à long terme issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2006, soit 200000 mouvements alors que dans le projet d'extension du Terminal 1 la prévision est de 150000 mouvements en 2045, ce qui est encore inacceptable. Puisque AMP met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance naturelle, à court terme, seules doivent être prises en compte les prévisions du 'Scénario de référence', (sans la réalisation de la jetée d'embarquement), soit 125000 mouvements. Objectifs chiffrés : De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes du bruit réel en 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les prévisions pour 2022 attachées au premier projet de PPBE de 2010. Accélération des actions : Les études d'opportunité pour la révision du Plan de gêne sonore (PGS) et du PEB doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement déboucher sur de réelles mesures de réduction. L'insonorisation des riverains exposés doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. Restriction des Vols de nuit : Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. La situation n'a guère évolué depuis l'arrêté de restrictions de 2013. La DGAC n'a pas donné suite à l'étude réalisée en 2018/2019 pour modifier cet arrêté. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir, prenant en compte les préconisations de l'ACNUSA, et une étude lancée pour la mise en place d'un couvre-feu.
03/03/2022	18 :22	enquête nuisance aéroport Marseille Provence	1. il est surprenant que notre commune de Velaux n'ait pas été consultée lors de la mise en enquête. Les cartes de circulation aérienne en pages 20 et 21 du rapport PPBE 20/24 montrent qu'une partie significative du trafic aérien passe au dessus de Velaux et parfois à basse altitude, générant de fortes nuisances sonores. 2. Concernant les couloirs de circulation aérienne, Velaux est fortement impacté par 2 trajectoires : une de direction Nord/Sud (axe Velaux/gare Aix TGV, utilisée durant les atterrissage en 31 ou décollage en 13) et une de direction Ouest/Est (décollage en 31 puis virage sur la droite, direction Est), Nous demandons que ces deux trajectoires soient modifiées de la façon suivante : - que la trajectoire Nord/Sud soit décalée vers l'Est d'un kilomètre, à mi chemin entre Velaux et Ventabren (point'A') – que la trajectoire Ouest/Est soit décalée vers le Sud pour passer entre entre Velaux et Rognac (Point 'B') Nous demandons que des altitudes minimum de survol soient respectées aux points A et B, tant dans les phases de décollage que d'atterrissage. D'après nos calculs, ces altitudes minimales pourraient être de : - 8.000 pieds/mer au point A (entre Velaux et Ventabren, trajectoire Nord /Sud) – 7.000 pieds/mer au point B (entre Velaux et Rognac, trajectoire Ouest/Est). 3. Nous demandons que des restrictions d'exploitation plus restrictives soient appliquées lors des vols de nuit, notamment que ces vols soient limités aux seuls avions du nouveau chapitre 14 du règlements OACI. 4. Nous demandons que pour les décollages par vent de Sud (décollage piste 13) les atterrissages en piste 31, le couloir aérien NORD/SUD qui survole actuellement l'agglomération de Velaux soit déplacé vers l'Ouest et passe sur le plateau de Vitrolles/Rognac. Ce couloir est déjà utilisé pour les décollages par vent de Sud (piste 13) et ne génèrent que très peu de nuisances par rapport au survol à basse altitude des 10000 habitants de Velaux.
03/03/2022	18 :23	enquête nuisance aéroport Marseille Provence	1. il est surprenant que notre commune de Velaux n'ait pas été consultée lors de la mise en enquête. Les cartes de circulation aérienne en pages 20 et 21 du rapport PPBE 20/24 montrent qu'une partie significative du trafic aérien passe au

			<p>dessus de Velaux et parfois à basse altitude, générant de fortes nuisances sonores. 2. Concernant les couloirs de circulation aérienne, Velaux est fortement impacté par 2 trajectoires : une de direction Nord/Sud (axe Velaux/gare Aix TGV, utilisée durant les atterrissage en 31 ou décollage en 13) et une de direction Ouest/Est (décollage en 31 puis virage sur la droite, direction Est), Nous demandons que ces deux trajectoires soient modifiées de la façon suivante : - que la trajectoire Nord/Sud soit décalée vers l'Est d'un kilomètre, à mi chemin entre Velaux et Ventabren (point'A') – que la trajectoire Ouest/Est soit décalée vers le Sud pour passer entre entre Velaux et Rognac (Point 'B') Nous demandons que des altitudes minimum de survol soient respectées aux points A et B, tant dans les phases de décollage que d'atterrissage. D'après nos calculs, ces altitudes minimales pourraient être de : - 8.000 pieds/mer au point A (entre Velaux et Ventabren, trajectoire Nord /Sud) – 7.000 pieds/mer au point B (entre Velaux et Rognac, trajectoire Ouest/Est). 3. Nous demandons que des restrictions d'exploitation plus restrictives soient appliquées lors des vols de nuit, notamment que ces vols soient limités aux seuls avions du nouveau chapitre 14 du règlements OACI. 4. Nous demandons que pour les décollages par vent de Sud (décollage piste 13) les atterrissages en piste 31, le couloir aérien NORD/SUD qui survole actuellement l'agglomération de Velaux soit déplacé vers l'Ouest et passe sur le plateau de Vitrolles/Rognac. Ce couloir est déjà utilisé pour les décollages par vent de Sud (piste 13) et ne génèrent que très peu de nuisances par rapport au survol à basse altitude des 10000 habitants de Velaux.</p>
03/03/2022	18 :23	enquête nuisance aéroport Marseille Provence	<p>1. il est surprenant que notre commune de Velaux n'ait pas été consultée lors de la mise en enquête. Les cartes de circulation aérienne en pages 20 et 21 du rapport PPBE 20/24 montrent qu'une partie significative du trafic aérien passe au dessus de Velaux et parfois à basse altitude, générant de fortes nuisances sonores. 2. Concernant les couloirs de circulation aérienne, Velaux est fortement impacté par 2 trajectoires : une de direction Nord/Sud (axe Velaux/gare Aix TGV, utilisée durant les atterrissage en 31 ou décollage en 13) et une de direction Ouest/Est (décollage en 31 puis virage sur la droite, direction Est), Nous demandons que ces deux trajectoires soient modifiées de la façon suivante : - que la trajectoire Nord/Sud soit décalée vers l'Est d'un kilomètre, à mi chemin entre Velaux et Ventabren (point'A') – que la trajectoire Ouest/Est soit décalée vers le Sud pour passer entre entre Velaux et Rognac (Point 'B') Nous demandons que des altitudes minimum de survol soient respectées aux points A et B, tant dans les phases de décollage que d'atterrissage. D'après nos calculs, ces altitudes minimales pourraient être de : - 8.000 pieds/mer au point A (entre Velaux et Ventabren, trajectoire Nord /Sud) – 7.000 pieds/mer au point B (entre Velaux et Rognac, trajectoire Ouest/Est). 3. Nous demandons que des restrictions d'exploitation plus restrictives soient appliquées lors des vols de nuit, notamment que ces vols soient limités aux seuls avions du nouveau chapitre 14 du règlements OACI. 4. Nous demandons que pour les décollages par vent de Sud (décollage piste 13) les atterrissages en piste 31, le couloir aérien NORD/SUD qui survole actuellement l'agglomération de Velaux soit déplacé vers l'Ouest et passe sur le plateau de Vitrolles/Rognac. Ce couloir est déjà utilisé pour les décollages par vent de Sud (piste 13) et ne génèrent que très peu de nuisances par rapport au survol à basse altitude des 10000 habitants de Velaux.</p>
03/03/2022	20 :55	Opposition	<p>Ce projet n'apporte pas de vraie réponse permettant de réduire efficacement le bruit. S'il était mis en pratique, cela serait désastreux pour les personnes habitant à proximité de l'aéroport.</p>
03/03/2022	21 :32	nuisances sonores avion	<p>Les habitants du 16ème arrondissement subissent depuis de nombreuses années des nuisances très importantes liées au survol de leurs quartiers par les avions :bruit ,pollution ,stress ... Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PPBE) consiste en une série d'ajustements dont certains sont à long terme -Approche à vue main droite/main gauche -Appareils nouvelle génération -Insonorisation des maisons qui ne remettent pas en cause le survol des habitations avec les nuisances</p>

			insupportables que ce survol génère . Nous demandons que dans ce PPBE les mesures suivantes soient mises en œuvre : - Suppression des vols de nuit -Limitation du trafic -Et surtout mise en place d'une trajectoire sur Corbières qui évite les zones habitées Elles seules peuvent avoir un impact dans la prévention des nuisances
03/03/2022	21 :33	nuisances sonores avion	Les habitants du16ème arrondissement subissent depuis de nombreuses années des nuisances très importantes liées au survol de leurs quartiers par les avions :bruit ,pollution ,stress ... Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PPBE) consiste en une série d'ajustements dont certains sont à long terme -Approche à vue main droite/main gauche -Appareils nouvelle génération -Insonorisation des maisons qui ne remettent pas en cause le survol des habitations avec les nuisances insupportables que ce survol génère . Nous demandons que dans ce PPBE les mesures suivantes soient mises en œuvre : - Suppression des vols de nuit -Limitation du trafic -Et surtout mise en place d'une trajectoire sur Corbières qui évite les zones habitées Elles seules peuvent avoir un impact dans la prévention des nuisances
03/03/2022	21 :36	Nuisances sonores et pollution	Les habitants du16ème arrondissement subissent depuis de nombreuses années des nuisances très importantes liées au survol de leurs quartiers par les avions :bruit ,pollution ,stress ... Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PPBE) consiste en une série d'ajustements dont certains sont à long terme -Approche à vue main droite/main gauche -Appareils nouvelle génération -Insonorisation des maisons qui ne remettent pas en cause le survol des habitations avec les nuisances insupportables que ce survol génère . Nous demandons que dans ce PPBE les mesures suivantes soient mises en œuvre : - Suppression des vols de nuit -Limitation du trafic -Et surtout mise en place d'une trajectoire sur Corbières qui évite les zones habitées Elles seules peuvent avoir un impact dans la prévention des nuisances
03/03/2022	21 :36	Nuisances sonores et pollution	Les habitants du16ème arrondissement subissent depuis de nombreuses années des nuisances très importantes liées au survol de leurs quartiers par les avions :bruit ,pollution ,stress ... Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PPBE) consiste en une série d'ajustements dont certains sont à long terme -Approche à vue main droite/main gauche -Appareils nouvelle génération -Insonorisation des maisons qui ne remettent pas en cause le survol des habitations avec les nuisances insupportables que ce survol génère . Nous demandons que dans ce PPBE les mesures suivantes soient mises en œuvre : - Suppression des vols de nuit -Limitation du trafic -Et surtout mise en place d'une trajectoire sur Corbières qui évite les zones habitées Elles seules peuvent avoir un impact dans la prévention des nuisances
03/03/2022	21 :37	Nuisances sonores et pollution	Les habitants du16ème arrondissement subissent depuis de nombreuses années des nuisances très importantes liées au survol de leurs quartiers par les avions :bruit ,pollution ,stress ... Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PPBE) consiste en une série d'ajustements dont certains sont à long terme -Approche à vue main droite/main gauche -Appareils nouvelle génération -Insonorisation des maisons qui ne remettent pas en cause le survol des habitations avec les nuisances insupportables que ce survol génère . Nous demandons que dans ce PPBE les mesures suivantes soient mises en œuvre : - Suppression des vols de nuit -Limitation du trafic -Et surtout mise en place d'une trajectoire sur Corbières qui évite les zones habitées Elles seules peuvent avoir un impact dans la prévention des nuisances
03/03/2022	21 :38	Nuisances sonores et pollution	Les habitants du16ème arrondissement subissent depuis de nombreuses années des nuisances très importantes liées au survol de leurs quartiers par les avions :bruit ,pollution ,stress ... Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PPBE) consiste en une série d'ajustements dont certains sont à long terme -Approche à vue main droite/main gauche -Appareils nouvelle génération -Insonorisation des maisons qui ne remettent pas en cause le survol des habitations avec les nuisances insupportables que ce survol génère . Nous demandons que dans ce PPBE les mesures suivantes soient mises en œuvre : - Suppression des vols de nuit -Limitation du trafic -Et surtout mise en place d'une trajectoire sur Corbières qui évite les zones habitées Elles seules peuvent avoir un impact dans la prévention des nuisances

03/03/2022	21 :39	nuisances sonores et pollution avion	Les habitants du 16 ^{ème} arrondissement subissent depuis de nombreuses années des nuisances très importantes liées au survol de leurs quartiers par les avions : bruit , pollution , stress ... Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PPBE) consiste en une série d'ajustements dont certains sont à long terme -Approche à vue main droite/main gauche -Appareils nouvelle génération -Insonorisation des maisons qui ne remettent pas en cause le survol des habitations avec les nuisances insupportables que ce survol génère . Nous demandons que dans ce PPBE les mesures suivantes soient mises en œuvre : - Suppression des vols de nuit -Limitation du trafic -Et surtout mise en place d'une trajectoire sur Corbières qui évite les zones habitées Elles seules peuvent avoir un impact dans la prévention des nuisances
03/03/2022	23 :30	Avis PPBE	Nous sommes habitants de Velaux et surpris que la commune de Velaux n'ait pas été consulté lors de la mise en enquête. Les cartes de circulation aérienne en pages 20 et 21 du rapport PPBE 20/24 montrent qu'une partie significative du trafic aérien passe au dessus de Velaux et parfois à basse altitude, générant de fortes nuisances sonores Concernant les couloirs de circulation aérienne, Velaux est fortement impacté par 2 trajectoires : une de direction Nord/Sud (Axe Velaux/ gare Aix TGV, utilisée durant les atterrissages en 31 ou décollage en 13) et une de direction ouest/est(Décollage en 31 puis virage sur la droite, direction Est. Nous demandons que ces 2 trajectoires soient modifiées de la façon suivante : - que la trajectoire Nord-Sud soit décalée vers l'Est d'un km, à mi-chemin entre Velaux et Ventabren - que la trajectoire Ouest/Est soit décalée vers le Sud pour passer entre Velaux et Rognac Nous demandons que des altitudes minimum de survol soient respectées tant dans les phases de décollage et d'atterrissage. Nous demandons que des restrictions d'exploitation plus restrictives soient appliquées lors des vols de nuit notamment que ces vols soient limités aux seuls avions du nouveau chapitre 14 du règlement OACI Nous demandons que pour les décollages par vent de Sud (décollage piste 13) et les atterrissages en piste 31, le couloir aérien NORD/SUD qui survole actuellement l'agglomération de Velaux soit déplacé vers l'Ouest et passe sur le plateau de Vitrolles/Rognac. Ce couloir est déjà utilisé pour les décollages par vent de Sud (piste 13) et ne génèrent que très peu de nuisances par rapport au survol à basse altitude des 10.000 habitants de Velaux Nous vous remercions pour la prise en compte de cet avis
04/03/2022	06 :26	Du point de vue des habitants	Les habitants du 16 ^{ème} arrondissement subissent depuis de nombreuses années des nuisances très importantes liées au survol de leurs quartiers par les avions : bruit , pollution , stress ... Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PPBE) consiste en une série d'ajustements dont certains sont à long terme -Approche à vue main droite/main gauche - Appareils nouvelle génération -Insonorisation des maisons qui ne remettent pas en cause le survol des habitations avec les nuisances insupportables que ce survol génère . Nous demandons que dans ce PPBE les mesures suivantes soient mises en œuvre : -Suppression des vols de nuit -Limitation du trafic, en cette période de réchauffement climatique et d'envolée du prix du carburant cela semble la meilleure stratégie -Et mise en place d'une trajectoire sur Corbières qui évite les zones habitées Elles seules peuvent avoir un impact dans la prévention des nuisances
04/03/2022	09 :53	PPBE 2020-2024 Aéroport /nuisances sur la ville de VELAUX	il est surprenant que notre commune de Velaux n'ait pas été consultée lors de la mise en enquête. Les cartes de circulation aérienne en pages 20 et 21 du rapport PPBE 20/24 montrent qu'une partie significative du trafic aérien passe au dessus de Velaux et souvent à basse altitude, générant de fortes nuisances sonores. Concernant les couloirs de circulation aérienne, Velaux est fortement impacté par 2 trajectoires : une de direction Nord/Sud (axe Velaux/gare Aix TGV, utilisée durant les atterrissage en 31 ou décollage en 13) et une de direction Ouest/Est (décollage en 31 puis virage sur la droite, direction Est), Nous demandons que ces trajectoires soient modifiées : A – Nous demandons que pour les décollages (décollage piste 13) les atterrissages en piste 31, le couloir aérien NORD/SUD qui survole actuellement l'agglomération de Velaux soit déplacé vers l'Ouest et passe sur le plateau de Vitrolles/Rognac. Ce couloir est déjà utilisé pour les décollages par vent de Sud

			(piste 13) et ne génèrent que très peu de nuisances par rapport au survol à basse altitude des 10000 habitants de Velaux. B - que la trajectoire Ouest/Est soit décalée vers le Sud pour passer entre Velaux et Rognac sur les collines C- Nous demandons que des altitudes minimum de survol soient respectées tant dans les phases de décollage que d'atterrissage. Ces altitudes minimales pourraient être de : - 8.000 pieds/mer sur la trajectoire Nord /Sud – 7.000 pieds/mer pour la trajectoire Ouest/Est D- Nous demandons que des restrictions d'exploitation plus restrictives soient appliquées lors des vols de nuit, notamment que ces vols soient limités aux seuls avions du nouveau chapitre 14 du règlements OACI.
04/03/2022	10 :14	Avis défavorable	Je ne comprends pas qu'un tel projet soit encore d'actualité. Le dernier rapport du GIEC sorti il y a quelques jours, l'accord de Paris en 2015, le congrès mondial de l'UICN qui a eu lieu à Marseille en septembre...Les déplacements en avion ne sont pas l'avenir, et investir dans l'agrandissement d'un aéroport est un non-sens économique, écologique et social. A cela il faut rajouter les impacts sur la biodiversité, les émissions sonores et la dégradation du paysage. Je suis complètement contre ce projet.
04/03/2022	10 :56	Pour la suspension de l'actuel PPBE, et dans l'attente d'un véritable projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement, largement concerté	La réglementation prévoit qu'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est élaboré pour chaque plateforme aéroportuaire recevant plus de 50 000 mouvements annuels. Ainsi, l'aérodrome de Marseille-Provence est soumis à l'obligation de disposer d'un PPBE depuis 2010, « PPBE aéroport » établi pour une durée de 5 ans, pour évaluer, prévenir et réduire le bruit aérien dans l'environnement. En dépit de la réglementation, AMP n'a pas eu de PPBE approuvé en 2010, ni en 2015 et pas plus en 2020 !!! Un manquement grave à la réglementation et un mépris de la santé des populations impactées. Le projet de PPBE de 2010 n'a jamais été approuvé par le Préfet. Si quelques mentions du transport aérien figurent bien dans le PPBE du Territoire de Marseille-Provence (2013-2018 / 2018-2023), elles ne sauraient constituer le document prévu par les réglementations communautaire et française de 2002/2006 dont l'établissement a donc plus de 12 années de retard. Prenant conscience très tardivement de cette obligation réglementaire, l'aérodrome de Marseille-Provence -AMP- qui a accueilli 117 149 mouvements en 2019 a enfin déposé un dossier pour approbation, fin 2021, son projet de « Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aérodrome de Marseille-Provence pour les années 2020-2024 ». Plusieurs éléments ne plaident pas pour la crédibilité de ce projet. – La partie 5 de ce projet commence par un bilan des actions du PPBE précédent (!) alors qu'AMP n'a jamais eu de projet approuvé ! – Les premières actions envisagées pour ce PPBE -S2- relèvent en fait de la DGAC. – Action suivante -S3- « Favoriser l'augmentation de l'emport moyen par mouvement » ne semble pas bien sérieuse, compte-tenu du rôle que l'aéroport peut jouer en la matière ! – Les dernières évolutions réglementaires (nouveaux groupes acoustiques et modulations) ne sont pas prises en compte. - Il n'y a aucune référence aux études récentes (OMS, DEBATS, CNB-ADEME, ACNUSA) qui rappellent les conséquences négatives du bruit sur la santé, ainsi que les recommandations de l'ACNUSA. – Aucune perspective de trafic ? AMP, dans le dossier d'enquête, et à travers ses nombreuses déclarations, met en avant le fait que le 'Cœur d'aérogare', à lui seul, n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire, donc du trafic qui poursuivrait sa croissance « naturelle ». L'augmentation n'interviendrait qu'avec la construction de la jetée d'embarquement rejetée à une échéance bien au-delà de celle du PPBE. A court terme, seules les prévisions du 'Scénario de référence' doivent donc être prises en compte. A long terme le projet de PPBE mentionne le prévisionnel de 210 000 mouvements, ce qui est inacceptable. Mais il précise que cela s'appuie sur des hypothèses de développement des infrastructures qui ne sont plus légitimes aujourd'hui. Puis il ajoute qu'il est nécessaire de réviser les hypothèses de trafic mais qu'avec la crise sanitaire l'incertitude est trop grande. Pirouette, et il n'y a plus aucun chiffre, aucun point de repère : un brouillard complet. Face à ce vide, il conviendrait de se retourner vers le document solide et indispensable, le prévisionnel de référence d'un aéroport lancé dans des travaux d'extension et de modernisation :

			<p>l'indispensable schéma de composition générale. Mais AMP n'en dispose pas ! ... même si c'est obligatoire. Et l'on se retrouve avec un projet sans aucune référence chiffrée de trafic, sans perspective. Il s'agit là d'une désinvolture particulièrement inacceptable de la part d'une équipe dirigeante d'AMP qui en est à mi-parcours dans la réalisation d'un très important projet décennal : Conformément au plan stratégique « CAP 2025 » adopté le 5 février 2016, AMP a lancé un vaste plan d'ensemble qui prévoit plus de 500 millions € d'investissement sur la décennie 2017-2027 dans des travaux de modernisation et d'extension des infrastructures pour lui permettre de franchir le cap des 12 millions de passagers avec le terminal T1, ce qui, après avoir doublé la capacité du terminal T2, portera ainsi la capacité totale de l'aéroport de de 8.5 millions de passagers en 2016 à 16 millions en 2027 -cf. Pierre Régis, président du directoire de l'aéroport, le 26 novembre 2017-. Mais pour le PPBE, il n'y a aucun chiffre prévisionnel !!! Nous demandons que soit pris en compte la prévision du dossier de l'extension, soit 125 000 mouvements en 2045 - Les études d'opportunité pour la révision du zonage du Plan de Gêne Sonore -PGS- (Action P1) datant de 2004, et du plan d'exposition au bruit -PEB- (Action P2) datant de 2006 doivent être immédiatement lancées sur la base du plafonnement mentionné ci-dessus, de façon à pouvoir rapidement être mis en œuvre si nécessaire. – Action P3 : L'insonorisation doit être considérée comme une priorité et les moyens nécessaires mis en œuvre pour accélérer les programmes d'aide. L'impact financier des nouveaux groupes acoustiques sur la TNSA doit être rapidement évalué et l'intervention de l'État sollicitée pour compenser l'impact négatif de la crise du COVID sur les ressources. - Restriction des Vols de nuit : C'est la problématique essentielle de l'aéroport en matière de nuisances sonores. Les populations impactées ont augmenté de 30% entre 2006 (CSB de référence) et 2019 (CSB réel). Le renforcement des restrictions des vols de nuit, basé sur une promesse d'étude faite par la DGAC en 2018, mais jamais réalisée, est toujours en attente. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit rapidement intervenir et l'étude de la mise en place d'un couvre-feu lancée sans délai. – De façon générale, ce projet ne fixe pas d'objectifs chiffrés de réduction des nuisances, en termes de surfaces, populations ou établissements impactés. Pourtant les Cartes stratégiques de bruit 2019 font apparaître des valeurs plus élevées que celles prévues par les CSB long terme (2022) attachées au premier projet de PPBE de 2010. Nous demandons que des objectifs chiffrés de réduction des impacts soient fixés. La non-concertation L'enquête publique sur l'extension du Terminal T1, qui s'est déroulée à l'automne 2020, a fait apparaître une très large opposition à ce projet, portant de façon significative sur la question des nuisances sonores. Au projet d'extension du Terminal 1, lancé sans la moindre concertation avec le public, est venu se rajouter le contexte du COVID. Tous deux imposaient une large concertation préalablement à l'établissement de ce projet de PPBE. Elle n'a pas eu lieu : bien au contraire, la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) n'a pas été en mesure d'émettre un avis, faute d'avoir pu étudier ce projet qui lui a été soumis quatre jours avant la tenue de sa réunion du 13 décembre 2021. Aujourd'hui, ce projet de PPBE, établi pour les 2 seules années qui viennent, est manifestement soumis à consultation dans la précipitation, de surcroît avec une publicité très limitée. Avec des données éparées, non cohérentes et non actualisées, il s'agit d'un dossier ficelé à la hâte fin 2021 pour tenter -enfin- une mise en conformité avec la réglementation, mais sûrement pas d'un projet effectif de plan de prévention du bruit dans l'environnement avec le souci d'éviter, de prévenir et de réduire les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement pour les habitants du territoire ! Nous demandons : la suspension de la procédure d'approbation du PPBE et l'ouverture d'une large concertation.</p>
04/03/2022	11 :28	Avis défavorable	extension ne permettant pas la protection de la biodiversité, et contribuant à l'augmentation des gaz à effets de serre.A quoi servent les congrès de l'UICN et le rapport du GIEC ?

04/03/2022	16 :23	Bruit circulation autoroute A7	Mon domicile, situé Les Pennes Mirabeau, est fortement impacté par les nuisances sonores provenant de la circulation sur l'autoroute A7, audible de la Gavotte jusqu'au tunnel sous la barre rocheuse de Pas des Lanciers. On enregistre un niveau de bruit quasi permanent de 60 décibels (application sonomètre pour portable). Le revêtement par un bitume spécial pourrait faire baisser de moitié l'impact sonore. Ce qui n'est pas négligeable. Merci de votre attention. Christian RAMOND
04/03/2022	17 :23	Union Française de l'Express	<p>{{Réponse de l'Union Française de l'Express (UFEX) à la Consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport de Marseille-Provence pour la période 2020-2024}}</p> <p>L'UFEX remercie les autorités en charge de l'aéroport de Marseille-Provence (MRS) pour la possibilité de déposer des observations et propositions sur le projet PPBE. La participation de l'UFEX à la consultation vise à : - Démontrer sa volonté de s'inscrire dans une démarche de collaboration avec les pouvoirs publics pour la mise en œuvre de solutions à la fois mesurées et efficaces quant à la limitation des nuisances aériennes, tant sonores qu'environnementales ; - Alerter les autorités de l'aéroport sur le risque inhérent à l'extension des restrictions opérationnelles (II) et l'incitation financière au renouvellement des flottes des compagnies aériennes par des avions de dernière génération ou moins bruyants (III) I. Préambule L'UFEX observe d'abord que la répartition du trafic de la plateforme a décliné sur les plages horaires soir et nuit au profit de la plage jour et que les performances acoustiques des types d'aéronefs utilisés par les compagnies ont été dans l'ensemble améliorés L'UFEX note également que le projet de PPBE montre que l'augmentation du nombre de personnes soumises au bruit est modérée et que l'élargissement des courbes n'est pas tant dû à une augmentation effective de la nuisance qu'à une nouvelle modélisation. En l'état, il lui paraît donc peu opportun de relancer une étude d'approche équilibrée, par ailleurs déjà menée en 2018. II. Risque inhérent au projet d'extension de l'interdiction pour certains aéronefs d'opérer de nuit pour les opérateurs cargo L'UFEX tient à rappeler que, conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 598/2014, l'étude d'approche équilibrée doit définir un objectif de réduction de bruit et démontrer que les trois premiers piliers de mesures, visant à réduire les répercussions des nuisances sonores (réductions à la source, planification et gestion des terrains, procédures opérationnelles), ne permettent pas d'atteindre cet objectif fixé, avant d'envisager le quatrième pilier, qui constitue les restrictions d'exploitations. Le projet du PPBE d'étudier la possibilité d'étendre l'interdiction de nuit (22h00-06h00) aux avions du chapitre III présentant une marge acoustique au-delà de 10 EPNdB présente le risque que la restriction suivante soit fixée, dans un intervalle très court, à un niveau supérieur de 1, 2 ou 3 EPNdB, ce qui pénaliserait alors fortement les opérateurs cargo, qui ne sauraient adapter leurs flottes si rapidement. Par ailleurs, le projet du PPBE d'étudier la possibilité d'étendre l'interdiction de nuit aux avions du chapitre III présentant une marge acoustique au-delà de 10 EPNdB présente un risque pour la flexibilité et la compétitivité des opérateurs cargo sur la plate-forme de MRS, qui 1/ comme le montre l'Annexe 1 de la présente, opèrent la nuit pour des raisons économiques 2/ répondent à la demande fluctuante de leurs clients et adaptent, conséquemment, leur flotte d'avions à cette demande, utilisant alors des affrètements 3/ peuvent utiliser ces mêmes affrètements en cas de panne dans leur propre flotte et sont alors tributaires de l'offre existante. Enfin, il est important de souligner, que ce risque est partagé avec les sous-traitants et avec les partenaires des opérateurs cargo. III. Risque inhérent à l'incitation financière au renouvellement des flottes des compagnies aériennes par des avions de dernière génération ou moins bruyants pour les opérateurs cargo Le système de modulations environnementales des redevances ne devrait pas désavantager les activités des expressistes de manière disproportionnée. Les membres de l'UFEX sont engagés dans des efforts ambitieux de modernisation de flotte au niveau mondial. Mais l'étalon du type-avion 'neutre' en termes de modulation devrait être un appareil présent à la fois dans les flottes des avions passagers et cargo. Ainsi, nous sommes résolument opposés à l'utilisation d'un indicateur (évoqué page 71 du PPBE) de</p>

			<p>performance utilisant comme seuil une marge acoustique cumulée supérieure ou égale à 21,5 EPNdB – sans distinction des flottes cargo ou passager. En effet, ce niveau de marge est totalement décorrélé de la réalité des flotte cargo. Compte-tenu l'offre d'avions cargo sur le marché, des mesures se basant sur ce seuil auraient pour effet, pour notre industrie, de passer d'une approche « incitative » à une approche « punitive »/ Contact ; Union Française de l'Express contact@ufex-asso.fr</p> <p>Annexe 1 : A propos de l'UFEX et de l'industrie du transport express Créée en 1983, l'UFEX (Union Française de l'Express) a pour objet d'expliquer, de valoriser et de défendre les enjeux de l'industrie du transport express en Est-ce. Cette association regroupe trois des principaux intégrateurs du marché : DHL Express, FedEx et UPS. Qu'est-ce que l'express ? L'activité de l'industrie de l'express consiste à fournir aux entreprises et aux particuliers des services de transport et de livraison en porte-à-porte en moins de 24h pour l'Europe et l'Amérique du Nord (le J+1), et en moins de 48h à 72h pour le reste du monde, sur une couverture géographique représentant plus de 90% de l'économie mondiale. Infographie : Les principales étapes d'une livraison express internationale typique Quelles sont les principales caractéristiques transport express ? - Ces services sont considérés comme étant « à haute valeur ajoutée ». L'industrie de l'express offre une solution « clef en main » en intégrant toutes les étapes du transport et de la logistique : enlèvement et livraison de porte-à-porte dans des délais garantis, prise en charge des formalités administratives (procédures de dédouanement, assurance des biens de valeur, etc.), suivi en temps réel des livraisons, systèmes de gestion des envois. – L'express participe de façon décisive à la compétitivité des entreprises elles-mêmes. Avec l'internationalisation des chaînes de valeur, le temps des entreprises s'est considérablement accéléré : il faut réagir très vite (réassort par exemple), répondre à la demande dans des délais extrêmement serrés (envoi d'échantillons, de pièces de rechange, de médicaments, de vaccins...), et réduire les temps d'attente, sous peine de perdre des parts de marché. Pourquoi les vols de nuit sont nécessaires pour notre secteur ? Seuls les vols de nuit permettent de garantir une livraison le lendemain. Comme l'illustre l'infographie ci-dessus, les expressistes sont amenés à faire de la collecte des colis en fin de journée, soit 12 heures environ avant l'horaire de livraison prévu. Pour envisager toutes les connexions possibles, les intégrateurs doivent donc rassembler, regrouper, trier, consolider et orienter tous les colis au niveau de leurs centres de tri. De telles contraintes opérationnelles ne peuvent être gérées que par une activité nocturne sur des tranches horaires très réduites. L'organisation de vols de nuit par les opérateurs de l'industrie express ne résulte pas d'un choix mais d'une nécessité. L'industrie du transport express en chiffres* - L'intérêt de l'express pour les entreprises : en Europe, plus d'une entreprise sur deux utilise l'industrie de l'express et 73% de ces entreprises estiment ce service essentiel. L'industrie est le secteur le plus dépendant du transport express. – La contribution de l'express à l'économie : le secteur emploie directement plus de 330 000 collaborateurs et soutient plus d'1,1 million d'emplois dans l'UE. On estime ainsi que le secteur de l'express génère 3 fois plus d'emplois qu'il en crée directement. En Est-ce, le secteur de l'express emploie plus de 46 000 collaborateurs et contribue au PIB français à hauteur de 4,9 milliards d'euros. – La typologie des entreprises utilisant des services de livraison express. Tous les secteurs utilisent l'industrie de l'express. Les secteurs des TIC, la pharmacie et de l'automobile représentant respectivement 15%, 9% et 5% des clients de l'express. Environ ¼ des envois livrés sont des vêtements, textiles et produits en cuir – en grande partie des envois BtoB (par exemple entre fournisseurs et détaillants). 20% des envois concernent d'autres produits manufacturés tels que les équipements industriels, de construction et agricoles, ainsi que les biens de consommation. Source : Oxford Economics, Impact of the Express Industry on the EU Economy, 2020. L'étude complète est téléchargeable ici.</p>
04/03/2022	18 :11	Union Française de l'Express	Réponse de l'Union Française de l'Express (UFEX) à la Consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport de Marseille-Provence pour la période 2020-2024 L'UFEX remercie les

autorités en charge de l'aérodrome de Marseille-Provence (MRS) pour la possibilité de déposer des observations et propositions sur le projet PPBE. La participation de l'UFEX à la consultation vise à : - Démontrer sa volonté de s'inscrire dans une démarche de collaboration avec les pouvoirs publics pour la mise en œuvre de solutions à la fois mesurées et efficaces quant à la limitation des nuisances aériennes, tant sonores qu'environnementales ; - Alerter les autorités de l'aéroport sur le risque inhérent à l'extension des restrictions opérationnelles (II) et l'incitation financière au renouvellement des flottes des compagnies aériennes par des avions de dernière génération ou moins bruyants (III) I. Préambule L'UFEX observe d'abord que la répartition du trafic de la plateforme a décliné sur les plages horaires soir et nuit au profit de la plage jour et que les performances acoustiques des types d'aéronefs utilisés par les compagnies ont été dans l'ensemble améliorés L'UFEX note également que le projet de PPBE montre que l'augmentation du nombre de personnes soumises au bruit est modérée et que l'élargissement des courbes n'est pas tant dû à une augmentation effective de la nuisance qu'à une nouvelle modélisation. En l'état, il lui paraît donc peu opportun de relancer une étude d'approche équilibrée, par ailleurs déjà menée en 2018. II. Risque inhérent au projet d'extension de d'interdiction pour certains aéronefs d'opérer de nuit pour les opérateurs cargo L'UFEX tient à rappeler que, conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 598/2014, l'étude d'approche équilibrée doit définir un objectif de réduction de bruit et démontrer que les trois premiers piliers de mesures, visant à réduire les répercussions des nuisances sonores (réductions à la source, planification et gestion des terrains, procédures opérationnelles), ne permettent pas d'atteindre cet objectif fixé, avant d'envisager le quatrième pilier, que constituent les restrictions d'exploitations. Le projet du PPBE d'étudier la possibilité d'étendre l'interdiction de nuit (22h00-06h00) aux avions du chapitre III présentant une marge acoustique au-delà de 10 EPNdB présente le risque que la restriction suivante soit fixée, dans un intervalle très court, à un niveau supérieur de 1, 2 ou 3 EPNdB, ce qui pénaliserait alors fortement les opérateurs cargo, qui ne sauraient adapter leurs flottes si rapidement. Par ailleurs, le projet du PPBE d'étudier la possibilité d'étendre l'interdiction de nuit aux avions du chapitre III présentant une marge acoustique au-delà de 10 EPNdB présente un risque pour la flexibilité et la compétitivité des opérateurs cargo sur la plate-forme de MRS, qui 1/ comme le montre l'Annexe 1 de la présente, opèrent la nuit pour des raisons économiques 2/ répondent à la demande fluctuante de leurs clients et adaptent, conséquemment, leur flotte d'avions à cette demande, utilisant alors des affrètements 3/ peuvent utiliser ces mêmes affrètements en cas de panne dans leur propre flotte et sont alors tributaires de l'offre existante. Enfin, il est important de souligner, que ce risque est partagé avec les sous-traitants et avec les partenaires des opérateurs cargo. III. Risque inhérent à l'incitation financière au renouvellement des flottes des compagnies aériennes par des avions de dernière génération ou moins bruyants pour les opérateurs cargo Le système de modulations environnementales des redevances ne devrait pas désavantager les activités des expressistes de manière disproportionnée. Les membres de l'UFEX sont engagés dans des efforts ambitieux de modernisation de flotte au niveau mondial. Mais l'étalon du type-avion 'neutre' en termes de modulation devrait être un appareil présent à la fois dans les flottes des avions passagers et cargo. Ainsi, nous sommes résolument opposés à l'utilisation d'un indicateur (évoqué page 71 du PPBE) de performance utilisant comme seuil une marge acoustique cumulée supérieure ou égale à 21,5 EPNdB – sans distinction des flottes cargo ou passager. En effet, ce niveau de marge est totalement décorrélé de la réalité des flotte cargo. Compte-tenu l'offre d'avions cargo sur le marché, des mesures se basant sur ce seuil auraient pour effet, pour notre industrie, de passer d'une approche « incitative » à une approche « punitive »/ Contact ; Union Française de l'Express contact@ufex-asso.fr Annexe 1 : A propos de l'UFEX et de l'industrie du transport express Créée en 1983, l'UFEX (Union Française de l'Express) a pour objet d'expliquer, de valoriser et de défendre les enjeux de l'industrie du transport express en Est-ce. Cette association

			<p>regroupe trois des principaux intégrateurs du marché : DHL Express, FedEx et UPS. Qu'est-ce que l'express ? L'activité de l'industrie de l'express consiste à fournir aux entreprises et aux particuliers des services de transport et de livraison en porte-à-porte en moins de 24h pour l'Europe et l'Amérique du Nord (le J+1), et en moins de 48h à 72h pour le reste du monde, sur une couverture géographique représentant plus de 90% de l'économie mondiale. Infographie : Les principales étapes d'une livraison express internationale typique Quelles sont les principales caractéristiques transport express ? - Ces services sont considérés comme étant « à haute valeur ajoutée ». L'industrie de l'express offre une solution « clef en main » en intégrant toutes les étapes du transport et de la logistique : enlèvement et livraison de porte-à-porte dans des délais garantis, prise en charge des formalités administratives (procédures de dédouanement, assurance des biens de valeur, etc.), suivi en temps réel des livraisons, systèmes de gestion des envois. – L'express participe de façon décisive à la compétitivité des entreprises elles-mêmes. Avec l'internationalisation des chaînes de valeur, le temps des entreprises s'est considérablement accéléré : il faut réagir très vite (réassort par exemple), répondre à la demande dans des délais extrêmement serrés (envoi d'échantillons, de pièces de rechange, de médicaments, de vaccins...), et réduire les temps d'attente, sous peine de perdre des parts de marché. Pourquoi les vols de nuit sont nécessaires pour notre secteur ? Seuls les vols de nuit permettent de garantir une livraison le lendemain. Comme l'illustre l'infographie ci-dessus, les expressistes sont amenés à faire de la collecte des colis en fin de journée, soit 12 heures environ avant l'horaire de livraison prévu. Pour envisager toutes les connexions possibles, les intégrateurs doivent donc rassembler, regrouper, trier, consolider et orienter tous les colis au niveau de leurs centres de tri. De telles contraintes opérationnelles ne peuvent être gérées que par une activité nocturne sur des tranches horaires très réduites. L'organisation de vols de nuit par les opérateurs de l'industrie express ne résulte pas d'un choix mais d'une nécessité. L'industrie du transport express en chiffres* - L'intérêt de l'express pour les entreprises : en Europe, plus d'une entreprise sur deux utilise l'industrie de l'express et 73% de ces entreprises estiment ce service essentiel. L'industrie est le secteur le plus dépendant du transport express. – La contribution de l'express à l'économie : le secteur emploie directement plus de 330 000 collaborateurs et soutient plus d'1,1 million d'emplois dans l'UE. On estime ainsi que le secteur de l'express génère 3 fois plus d'emplois qu'il en crée directement. En Est-ce, le secteur de l'express emploie plus de 46 000 collaborateurs et contribue au PIB français à hauteur de 4,9 milliards d'euros. – La typologie des entreprises utilisant des services de livraison express. Tous les secteurs utilisent l'industrie de l'express. Les secteurs des TIC, la pharmacie et de l'automobile représentant respectivement 15%, 9% et 5% des clients de l'express. Environ ¼ des envois livrés sont des vêtements, textiles et produits en cuir – en grande partie des envois BtoB (par exemple entre fournisseurs et détaillants). 20% des envois concernent d'autres produits manufacturés tels que les équipements industriels, de construction et agricoles, ainsi que les biens de consommation. Source : Oxford Economics, Impact of the Express Industry on the EU Economy, 2020. L'étude complète est téléchargeable ici.</p>
04/03/2022	18 :12	Union Française de l'Express	<p>Réponse de l'Union Française de l'Express (UFEX) à la Consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport de Marseille-Provence pour la période 2020-2024 L'UFEX remercie les autorités en charge de l'aéroport de Marseille-Provence (MRS) pour la possibilité de déposer des observations et propositions sur le projet PPBE. La participation de l'UFEX à la consultation vise à : - Démontrer sa volonté de s'inscrire dans une démarche de collaboration avec les pouvoirs publics pour la mise en œuvre de solutions à la fois mesurées et efficaces quant à la limitation des nuisances aériennes, tant sonores qu'environnementales ; - Alerter les autorités de l'aéroport sur le risque inhérent à l'extension des restrictions opérationnelles (II) et l'incitation financière au renouvellement des flottes des compagnies aériennes par des avions de dernière génération ou moins bruyants (III) I. Préambule L'UFEX</p>

observe d'abord que la répartition du trafic de la plateforme a décliné sur les plages horaires soir et nuit au profit de la plage jour et que les performances acoustiques des types d'aéronefs utilisés par les compagnies ont été dans l'ensemble améliorées. L'UFEX note également que le projet de PPBE montre que l'augmentation du nombre de personnes soumises au bruit est modérée et que l'élargissement des courbes n'est pas tant dû à une augmentation effective de la nuisance qu'à une nouvelle modélisation. En l'état, il lui paraît donc peu opportun de relancer une étude d'approche équilibrée, par ailleurs déjà menée en 2018.

II. Risque inhérent au projet d'extension de l'interdiction pour certains aéronefs d'opérer de nuit pour les opérateurs cargo. L'UFEX tient à rappeler que, conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 598/2014, l'étude d'approche équilibrée doit définir un objectif de réduction de bruit et démontrer que les trois premiers piliers de mesures, visant à réduire les répercussions des nuisances sonores (réductions à la source, planification et gestion des terrains, procédures opérationnelles), ne permettent pas d'atteindre cet objectif fixé, avant d'envisager le quatrième pilier, qui constitue les restrictions d'exploitations. Le projet de PPBE d'étudier la possibilité d'étendre l'interdiction de nuit (22h00-06h00) aux avions du chapitre III présentant une marge acoustique au-delà de 10 EPNdB présente le risque que la restriction suivante soit fixée, dans un intervalle très court, à un niveau supérieur de 1, 2 ou 3 EPNdB, ce qui pénaliserait alors fortement les opérateurs cargo, qui ne sauraient adapter leurs flottes si rapidement. Par ailleurs, le projet de PPBE d'étudier la possibilité d'étendre l'interdiction de nuit aux avions du chapitre III présentant une marge acoustique au-delà de 10 EPNdB présente un risque pour la flexibilité et la compétitivité des opérateurs cargo sur la plate-forme de MRS, qui 1/ comme le montre l'Annexe 1 de la présente, opèrent la nuit pour des raisons économiques 2/ répondent à la demande fluctuante de leurs clients et adaptent, conséquemment, leur flotte d'avions à cette demande, utilisant alors des affrètements 3/ peuvent utiliser ces mêmes affrètements en cas de panne dans leur propre flotte et sont alors tributaires de l'offre existante. Enfin, il est important de souligner, que ce risque est partagé avec les sous-traitants et avec les partenaires des opérateurs cargo.

III. Risque inhérent à l'incitation financière au renouvellement des flottes des compagnies aériennes par des avions de dernière génération ou moins bruyants pour les opérateurs cargo. Le système de modulations environnementales des redevances ne devrait pas désavantager les activités des expressistes de manière disproportionnée. Les membres de l'UFEX sont engagés dans des efforts ambitieux de modernisation de flotte au niveau mondial. Mais l'étalon du type-avion 'neutre' en termes de modulation devrait être un appareil présent à la fois dans les flottes des avions passagers et cargo. Ainsi, nous sommes résolument opposés à l'utilisation d'un indicateur (évoqué page 71 du PPBE) de performance utilisant comme seuil une marge acoustique cumulée supérieure ou égale à 21,5 EPNdB – sans distinction des flottes cargo ou passager. En effet, ce niveau de marge est totalement décorrélé de la réalité des flottes cargo. Compte-tenu de l'offre d'avions cargo sur le marché, des mesures se basant sur ce seuil auraient pour effet, pour notre industrie, de passer d'une approche « incitative » à une approche « punitive ».

Contact ; Union Française de l'Express contact@ufex-asso.fr

Annexe 1 : A propos de l'UFEX et de l'industrie du transport express. Créée en 1983, l'UFEX (Union Française de l'Express) a pour objet d'expliquer, de valoriser et de défendre les enjeux de l'industrie du transport express en France. Cette association regroupe trois des principaux intégrateurs du marché : DHL Express, FedEx et UPS. Qu'est-ce que l'express ? L'activité de l'industrie de l'express consiste à fournir aux entreprises et aux particuliers des services de transport et de livraison en porte-à-porte en moins de 24h pour l'Europe et l'Amérique du Nord (le J+1), et en moins de 48h à 72h pour le reste du monde, sur une couverture géographique représentant plus de 90% de l'économie mondiale. Infographie : Les principales étapes d'une livraison express internationale typique. Quelles sont les principales caractéristiques transport express ? - Ces services sont considérés comme étant « à haute valeur ajoutée ». L'industrie de l'express offre une solution « clef en main » en intégrant

			<p>toutes les étapes du transport et de la logistique : enlèvement et livraison de porte-à-porte dans des délais garantis, prise en charge des formalités administratives (procédures de dédouanement, assurance des biens de valeur, etc.), suivi en temps réel des livraisons, systèmes de gestion des envois. – L'express participe de façon décisive à la compétitivité des entreprises elles-mêmes. Avec l'internationalisation des chaînes de valeur, le temps des entreprises s'est considérablement accéléré : il faut réagir très vite (réassort par exemple), répondre à la demande dans des délais extrêmement serrés (envoi d'échantillons, de pièces de rechange, de médicaments, de vaccins...), et réduire les temps d'attente, sous peine de perdre des parts de marché. Pourquoi les vols de nuit sont nécessaires pour notre secteur ? Seuls les vols de nuit permettent de garantir une livraison le lendemain. Comme l'illustre l'infographie ci-dessus, les expressistes sont amenés à faire de la collecte des colis en fin de journée, soit 12 heures environ avant l'horaire de livraison prévu. Pour envisager toutes les connexions possibles, les intégrateurs doivent donc rassembler, regrouper, trier, consolider et orienter tous les colis au niveau de leurs centres de tri. De telles contraintes opérationnelles ne peuvent être gérées que par une activité nocturne sur des tranches horaires très réduites. L'organisation de vols de nuit par les opérateurs de l'industrie express ne résulte pas d'un choix mais d'une nécessité. L'industrie du transport express en chiffres* - L'intérêt de l'express pour les entreprises : en Europe, plus d'une entreprise sur deux utilise l'industrie de l'express et 73% de ces entreprises estiment ce service essentiel. L'industrie est le secteur le plus dépendant du transport express. – La contribution de l'express à l'économie : le secteur emploie directement plus de 330 000 collaborateurs et soutient plus d'1,1 million d'emplois dans l'UE. On estime ainsi que le secteur de l'express génère 3 fois plus d'emplois qu'il en crée directement. En Est-ce, le secteur de l'express emploie plus de 46 000 collaborateurs et contribue au PIB français à hauteur de 4,9 milliards d'euros. – La typologie des entreprises utilisant des services de livraison express. Tous les secteurs utilisent l'industrie de l'express. Les secteurs des TIC, la pharmacie et de l'automobile représentant respectivement 15%, 9% et 5% des clients de l'express. Environ ¼ des envois livrés sont des vêtements, textiles et produits en cuir – en grande partie des envois BtoB (par exemple entre fournisseurs et détaillants). 20% des envois concernent d'autres produits manufacturés tels que les équipements industriels, de construction et agricoles, ainsi que les biens de consommation. Source : Oxford Economics, Impact of the Express Industry on the EU Economy, 2020. L'étude complète est téléchargeable ici.</p>
04/03/2022	19 :33	réduire les vols pour réduire les nuisances (sonores et autres)	La réduction du nombre de vols (qui devrait être envisagée au niveau national et européen) me paraît être la seule solution pérenne et vraiment écologique aux nombreux effets climaticides de l'aviation civile. Le drame climatique ne s'accommode pas de mesurées (coûteuses) de réduction des nuisances sonores telles que celles du PPBE.
05/03/2022	03 :23	Contribution du CIQ Estaque-Riaux à la consultation des riverains de l'aéroport Marseille Provence concernant le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aérodrome de Marseille-Provence (PPBE) pour 2020 à 2024.	Le trafic aérien : Le prévisionnel long terme, non révisé depuis 2010, est reconduit dans ce PPBE avec 180 000 mouvements d'avions annuels, ce qui est inacceptable. Le trafic 2019 avec 117 149 mouvements sur la plateforme a été insupportable pour les riverains. Au vu des nuisances sonores subies par la population et des pollutions générées par les avions, notre CIQ demande qu'une limitation de trafic soit étudiée. Certains vols, qui font doublons avec le ferroviaire (Marseille-Lyon par exemple), doivent être réduits afin que le nombre de mouvement annuels soient au-dessous de 100000 mouvements. Au contraire, l'aéroport Marseille Provence (AMP) prévoit de retrouver le niveau de trafic 2019 pour 2025, et d'accueillir dans une deuxième phase, 150000 mouvements d'avions par an. Le projet de PPBE s'inscrit dans une logique d'augmentation du trafic et donc d'augmentation des nuisances sonores et des pollutions engendrées, ce que notre CIQ dénonce et qui va, par ailleurs à l'encontre de toutes les déclarations d'intentions de notre Gouvernement. Survol de Marseille 13016 : Même en période de covid les événements bruit supérieurs à 65 décibels ont été très importants. En Octobre2021, malgré la baisse du trafic avion dû au Covid : 1067 événements bruit mesurés à la station de bruits de l'Estaque, dont plus de 1000 événements

à plus de 65 décibels. La mise en place de la trajectoire satellitaire en 2016 n'a rien résolu mais a, au contraire, impacté d'autres populations dont celle de notre quartier. Cette trajectoire passe toujours sur l'Estaque. La réduction importante des nuisances avec la trajectoire satellitaire, mentionnée dans le PPBE n'est pas la réalité. Nous rappelons que les avions, avant 1997 date de la mise en place de l'approche ILS, passaient au niveau de Corbières. (ILS : « Instrument Landing System » approche automatique). Pour répondre à notre demande maintes fois réitérée depuis 2018, l'Aéroport Marseille Provence a, en accord avec les compagnies aériennes, présenté deux trajectoires alternatives à la SNA, laquelle a émis un avis favorable. Ces deux trajectoires doivent faire l'objet depuis juillet 2021 d'une phase de test sur simulateur pour vérifier leur faisabilité technique ainsi que leur bonne pilotabilité. Il nous semble que l'allègement actuel du trafic ainsi que celui de la charge du personnel volant devrait présenter un contexte favorable à ces opérations et à d'éventuels essais en vols réels. Nous demandons que cette phase de test soit réalisée sans attendre afin que ces trajectoires puissent être opérationnelles dans les meilleurs délais et en tout cas avant une éventuelle reprise normale du trafic. La rédaction de l'action proposée suivante reflète donc une situation d'ores et déjà dépassée et nous souhaiterions qu'elle le soit comme suit : 5.2.1.3 ACTIONS DE TYPE O A ENGAGER POUR LA PERIODE 2020-2024 Action 01 : Mise en œuvre d'une approche à vue main gauche pour les atterrissages face au Nord (pistes 31R et 31L) Objectif(s) et enjeu(x) : En complément des différentes procédures environnementales déjà en place (approche à vue main droite, approche GPS GNSS31, décollage RNAVI 3, contre-QFU la nuit, descente continue, utilisation systématique de CI pour les décollages face au Sud), créer une approche à vue main gauche. Ce dispositif pourrait permettre d'accroître le taux d'utilisation des procédures environnementales et réduire les populations soumises à la nuisance sonore. Description de la mesure : aidé par un cabinet d'études aéronautiques et par un échantillon représentatif de 4 compagnies aériennes, AMP a présenté un projet d'approche à vue main gauche (lequel a reçu l'aval du SNA-SSE), pour partage avec la DSAC-SE, et les populations riveraines. Il est demandé aux compagnies aériennes concernées de procéder au plus tôt à la phase de test sur simulateur pour vérifier leur faisabilité technique ainsi que leur bonne pilotabilité. A l'issue de celle-ci des tests opérationnels devront être conduits en condition réelle avec l'aide de ces compagnies, préalablement à leur mise en œuvre officielle. Remarque : les approches à vue ne peuvent pas faire l'objet d'une utilisation systématique car elles ne peuvent être réalisées que dans de bonnes conditions météorologiques d'une part, et à la demande expresse des pilotes auprès du SNA qui peut décider de l'accorder ou non d'autre part. Indicateur(s) : Taux d'utilisation de la procédure main gauche Porteur : AMP Autres acteurs concernés : DGAC, Compagnies aériennes Financement et coût : cabinet d'études aéronautiques à la charge d'AMP Impact(s) estimé(s) : accroissement du taux d'utilisation des procédures environnementales et baisse de la gêne sonore ressentie par les populations riveraines, et notamment celles de l'Estaque PPBE de l'aéroport de Marseille-Provence 77 Projet — Consultation publique Nous attirons votre attention sur le fait que le seuil de tolérance de la population aux pollutions sonores du trafic aérien a notablement baissé après qu'elle ait goûté à leur diminution du fait de celle du trafic et que la réaction lors d'une éventuelle reprise risque d'être imprévisible. Vols de nuit : A Marseille, en période covid, en 2021 les vols de nuit ont été en augmentation. Il est reconnu que les vols de nuit sont nuisibles à la santé (réveils, sommeil haché, stress, peurs, problèmes cardiovasculaires....). Lors du précédent arrêté de restriction de 2013, interdisant les avions les plus bruyants la nuit, les associations n'avaient pas obtenu des restrictions aussi importantes qu'à Toulouse ou Nice comme elles le souhaitaient. Dans son rapport annuel de 2015, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA), demandait d'interdire les avions les plus bruyants. En 2016 l'ACNUSA rappelait les effets néfastes des vols de nuit sur la santé et demandait à l'AMP de se conformer à ses recommandations. A la CCE du 25/05/2018 (commission consultative de l'environnement où nous sommes représentés),

			l'aéroport annonçait qu'une étude était lancée. A la CCE du 21/11/2018 l'aéroport annonçait que l'étude pour interdire, entre 22H et 6 heures davantage d'avions sur l'aéroport devait être finalisée à l'été 2019. Mais finalement en 2019, cette étude est transmise à la DGAC qui ne donne pas suite, cette étude, si elle a été faite, n'a donc jamais été communiquée. A la dernière CCE du 13/ 12/2021 la DGAC proposait, pour ce nouveau PPBE, de ne rien changer et de rester sur les restrictions de 2013, ce qui est inacceptable. En conclusion : Nous demandons que le PPBE intègre un arrêté concernant les vols de nuit plus restrictif pour les avions les plus bruyants et que les préconisations de l'ACNUSA soient respectées à Marseille-Provence. Nous demandons qu'une réduction de trafic soit étudiée pour l'ensemble des vols. Nous demandons que l'approche à vue codée au niveau de Corbières annoncée en 2018 soit mise en place. A Marseille le 05/03/2022 pour le CIQ Estaque-Riaux L'Administrateur chargé de l'Environnement Dominique Zussy
05/03/2022	07 :48	resident	bonjour, si on peut éviter les passages le soir a partir de 21h30 , la nuit et le matin tôt. Quand arrive les Week-ends de mai et le mois de juin, le vendredi et le dimanche soir, la fréquence de passage est importante sur ferme croze vitrolles .
05/03/2022	07 :49	fréquence des passages	bonjour, si on peut éviter les passages le soir a partir de 21h30 , la nuit et le matin tôt. Quand arrive les Week-ends de mai et le mois de juin, le vendredi et le dimanche soir, la fréquence de passage est importante sur ferme croze Vitrolles .
05/03/2022	07 :53	fréquence des passages	bonjour, si on peut éviter les passages le soir a partir de 21h30 , la nuit et le matin tôt. Quand arrive les Week-ends de mai et le mois de juin, le vendredi et le dimanche soir, la fréquence de passage est importante sur ferme croze Vitrolles .
05/03/2022	11 :53	PROJET INCOHERENT – PROCEDURE A SUSPENDRE	Alors que l'État propriétaire et le gestionnaire ont été incapables d'établir à partir de 2010 le PPBE de l'aéroport de Marseille-Provence, la DSAC/SE et AMP, après avoir fait état dans le dossier du Terminal T1 d'un fantomatique PPBE de 2013, à présent se discréditent en lançant une consultation publique sur un document élaboré dans la précipitation, sans la moindre concertation et en bafouant l'instance représentative qu'est la Commission Consultative de l'Environnement qui n'a disposé que de 4 jours pour l'examiner, donc n'a pas pu rendre d'avis. Et ce projet de PPBE 2020(!?)-2024 ne fait que reprendre 'le monde d'avant' dans ses hypothèses de trafic, le COVID ayant bon dos pour botter en touche. Il passe complètement sous silence les hypothèses à long terme, déjà inacceptables, de l'extension du Terminal T1, projet qui n'a donné lieu à aucune concertation. Il n'ouvr' pas de réelles 'erspectives de RÉ'UCTION du bruit car dépourvu de vision d'avenir en l'absence du 'Schéma de Composition Générale qui n'a toujours pas été élaboré. Il y a urgence à lancer une très large concertation pour que les citoyens élaborent collectivement cet important document de planification en mesure de fixer des objectifs concrets de capacité aéroportuaire, donc de trafic. Cette concertation devra se faire dans le contexte incontournable du changement climatique qui impose la réduction des émissions de GES et le contexte particulier des nuisances sonores et atmosphériques subies par une population en augmentation constante. CE PROJET EST COMPLÈTEMENT INCOHÉRENT IL FAUT SUSPENDRE LA PROCÉDURE D'APPROBATION ET OUVRIR UNE LARGE CONCERTATION SUR LE FUTUR DE L'AÉROPORT Ingénieur général de l'aviation civile retraité 'Je suis candidat pour continuer de préparer l'avenir de nos enfants et de nos petits-enfants' dixit le candidat Macron ; moi aussi !
05/03/2022	13 :09	monsieur	je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de Marseille Provence de 2018 soient mis en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières et que dans le nouveau PPBE 2022 2024 les prévisions de trafic soient publiées et qu'il y soit prévue une limitation des mouvements et la mise en place d'une seule trajectoire pour tous les mouvements sur Corbière.
05/03/2022	14 :37	Observations	Je constate que ce PPBE de l'aéroport de Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque : - Trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car

Commentaires consultation publique sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de Marseille Provence

			le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2 ou 3 minutes. – Peurs et stress quand certains avions passent très bas. – Réveil en pleine nuit lors des passages d’avion. – Pollution des avions Je demande que dans les plus brefs délais, les engagements de l’aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d’une trajectoire sur Corbières. Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l’avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit. A Marseille, le 05 mars 2022
05/03/2022	14 :38	Observations	Je constate que ce PPBE de l’aéroport de Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l’Estaque : - Trop d’avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d’aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2 ou 3 minutes. – Peurs et stress quand certains avions passent très bas. – Réveil en pleine nuit lors des passages d’avion. – Pollution des avions Je demande que dans les plus brefs délais, les engagements de l’aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d’une trajectoire sur Corbières. Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l’avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit. A Marseille, le 05 mars 2022
05/03/2022	15 :10	AMELIORATION DU PPBE AERODROME MARSEILLE PROVENCE	Il faut arrêter les vols de nuit entre 23h et 6h30 comme dans certaines villes .L’été il est impossible de dormir les fenêtres ouvertes et la chaleur étouffante entraîne des problèmes de sommeil et de santé. Les décollages au SUD doivent se faire au-dessus de D 9 Il faut arrêter l’extension de l’aérogare car l’augmentation du trafic provoquera des nuisances polluantes et sonores dangereuses pour la santé des riverains Il faut sanctionner très fortement les avions trop bruyants qui ne respectent pas les normes, normes devant encore être abaissées La montée en altitude doit être plus rapide
05/03/2022	19 :43	CSTA / Consultation du public concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l’environnement (PPBE) de l’aérodrome de Marseille-Provence pour les années 2020-2024	Le secteur du transport aérien français est pleinement conscient de ses responsabilités environnementales et cherche, sur l’ensemble de ses activités, à limiter ses émissions de gaz à effet de serre ainsi que le bruit engendré par ses opérations. Cependant, le transport aérien français vit actuellement une des crises les plus graves de son histoire. Il est en conséquence aujourd’hui essentiel de repenser le cadre fiscal afin de permettre aux compagnies aériennes d’engager les investissements nécessaires à une réduction de leur empreinte sonore ainsi qu’à la transition écologique du secteur. ACTIONS DE TYPE S A ENGAGER POUR LA PERIODE 2020-2024 Mesure S2 L’arrêté modifiant la classification des aéronefs en groupe acoustique a été publié en septembre 2021, répartissant de manière différente les aéronefs dans les groupes. Il est cependant important de s’assurer que cette nouvelle classification n’entraîne pas une hausse de la TNSA au niveau global sur l’aéroport de Marseille-Provence. Mesure S3 Si nous saluons la volonté de l’aéroport de vouloir contribuer à ce que les remplissages des avions retrouvent le niveau de 2019, il n’appartient pas aux aéroports d’interférer dans la stratégie commerciale et économique des compagnies aériennes qui ne saurait se limiter à la seule question des taux de remplissage. Nous sommes en conséquence opposés à l’adoption de mesures contraignantes sur les compagnies aériennes en fonction de leur remplissage. ACTIONS DE TYPE O A ENGAGER POUR LA PERIODE 2020-2024 Mesure O3 La CSTA et les compagnies aériennes sont très favorables à l’optimisation des profils de montée et sont volontaires pour participer à un éventuel groupe de travail afin d’accompagner l’aéroport sur cette étude. Mesure O5 Les compagnies aériennes soutiennent les sous-actions visant à réduire les nuisances à l’arrivée par la mise en œuvre de procédure de descentes continues et sont volontaires pour augmenter le nombre de descentes continues, dans le respect de la sécurité aérienne. Les compagnies membres de la CSTA souhaiteraient que les taux de descente continue soient comptabilisées à partir du FL75 afin de

			s'aligner avec les taux de descente continue pris en compte par Eurocontrol. ACTIONS DE TYPE R A ENGAGER POUR LA PERIODE 2020-2024 Mesure R1 La CSTA tient à rappeler que l'étude pour éventuellement créer de nouvelles restrictions d'exploitation est le quatrième pilier de l'étude d'approche équilibrée et selon le règlement (UE) 598/2014 « ne doit être appliquée que si la combinaison actuelle des mesures d'atténuation du bruit ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés en matière de réduction du bruit, compte tenu du développement prévu de l'aéroport. » Les compagnies aériennes et la CSTA devront être associées à l'étude d'impact dite d'approche équilibrée. Mesure R2 La CSTA n'est pas contre la création de volumes de protection environnemental, tant qu'ils sont bien définis et qu'il reste bien clair que les pilotes peuvent sortir des VPE pour des raisons de sécurité (météo, turbulence, ...). Si ces VPE sont mis en place, il faudra faire une campagne de communication importante auprès des pilotes. De plus, il serait souhaitable que les contrôleurs aériens informent les pilotes lorsqu'ils sortent du VPE, pour limiter la gêne sonore pour les habitants.
05/03/2022	20 :13	ça devient de pire en pire	À Mourepiane, il devient de plus en plus difficile de vivre dehors alors qu'ici nous pourrions le faire quasiment toute l'année ! À certaines heures les avions se suivent tellement près l'un de l'autre qu'on est forcés de se réfugier à l'intérieur des maisons où le niveau sonore est encore infernal...et on nous parle d'augmenter encore le nombre des mouvements ! Pour que les gens puissent prendre un avion et rallier Madrid pour 40€ ? Et on nous fait chier parce qu'on a un vieux véhicule diesel et bientôt on ne pourra plus aller où l'on veut ? On marche vraiment sur la tête à l'heure où la pollution due à ces merdes volantes va finir de nous étouffer au bord de la mer à nous devrions pouvoir vivre tranquillement.
06/03/2022	10 :18	Survols des quartiers Nord de vitrolles	Bonjour, Les avions qui survolent depuis quelques années les quartiers nord de Vitrolles13, pourraient passer sur le plateau ?? Plateau inhabité, ils préserveraient ainsi les habitants des quartiers nord, les avions passant actuellement sur le Rocher. Bonne réception.
06/03/2022	10 :19	Survols des quartiers Nord de vitrolles	Bonjour, Les avions qui survolent depuis quelques années les quartiers nord de Vitrolles13, pourraient passer sur le plateau ?? Plateau inhabité, ils préserveraient ainsi les habitants des quartiers nord, les avions passant actuellement sur le Rocher. Bonne réception.
06/03/2022	10 :21	Survols des quartiers Nord de vitrolles	Bonjour, Les avions qui survolent depuis quelques années les quartiers nord de Vitrolles13, pourraient passer sur le plateau ?? Plateau inhabité, ils préserveraient ainsi les habitants des quartiers nord, les avions passant actuellement sur le Rocher. Bonne réception.
06/03/2022	10 :24	Survols des quartiers Nord de vitrolles	Bonjour, Les avions qui survolent depuis quelques années les quartiers nord de Vitrolles13, pourraient passer sur le plateau ?? Plateau inhabité, ils préserveraient ainsi les habitants des quartiers nord, les avions passant actuellement sur le Rocher. Bonne réception.
06/03/2022	10 :25	Survols des quartiers Nord de vitrolles	Bonjour, Les avions qui survolent depuis quelques années les quartiers nord de Vitrolles13, pourraient passer sur le plateau ?? Plateau inhabité, ils préserveraient ainsi les habitants des quartiers nord, les avions passant actuellement sur le Rocher. Bonne réception.
06/03/2022	10 :25	Survols des quartiers Nord de vitrolles	Bonjour, Les avions qui survolent depuis quelques années les quartiers nord de Vitrolles13, pourraient passer sur le plateau ?? Plateau inhabité, ils préserveraient ainsi les habitants des quartiers nord, les avions passant actuellement sur le Rocher. Bonne réception.
06/03/2022	10 :26	Survols des quartiers Nord de vitrolles	Bonjour, Les avions qui survolent depuis quelques années les quartiers nord de Vitrolles13, pourraient passer sur le plateau ?? Plateau inhabité, ils préserveraient ainsi les habitants des quartiers nord, les avions passant actuellement sur le Rocher. Bonne réception.

06/03/2022	10 :34	Survol des quartiers Nord de vitrolles13	Bonjour, Les avions qui survolent les quartiers Nord de vitrolles pourraient passer sur le plateau ? Plateau inhabité Ils préserveraient ainsi les habitants de ces quartiers des nuisances occasionnées par les survols sur le Rocher.
06/03/2022	10 :35	Survol des quartiers Nord de vitrolles	Bonjour, Les avions qui survolent depuis quelques années les quartiers nord de Vitrolles13, pourraient passer sur le plateau ?? Plateau inhabité, ils préserveraient ainsi les habitants des quartiers nord, les avions passant actuellement sur le Rocher. Bonne réception.
06/03/2022	11 :32	Projet insuffisant	1) Les populations impactées par les vols de nuit ont augmenté de 30% entre 2006 et 2019. Un nouvel arrêté de restrictions des vols de nuit doit intervenir très rapidement. 2) Il est écrit que dans ce projet il y a 4 lignes directrices dont la réduction du bruit des avions et les restrictions d'exploitation. Ces restrictions d'exploitation ne doivent pas être un 'dernier recours' mais au contraire une priorité ! A l'heure où le dernier rapport du GIEC dresse un bilan effrayant de ce qui nous attend si nous ne changeons pas nos modes de vie, le fait de parier encore et toujours sur l'aviation paraît aberrant. Ce projet reprend le prévisionnel de 2006, soit 200 000 mouvements ! C'est inconcevable !
06/03/2022	12 :22	Concertation Plan Prévention Bruit dans l'Environnement . P P B E	{Je soussignée demeurant sur le secteur des hauteurs de l'Estaque, demande à la Concertation concernant le projet dt P.P.B.E de l'Aéroport Marseille Provence, que les nuisances que subissent la majorité des habitants de l'Estaque soient enfin prises en compte. En effet, de jour comme de nuit, nous avons du mal à mener une vie normale du fait du passage souvent rapproché des avions. Que ce soit à l'intérieur comme à l'extérieur, impossible de parler, de tenir une conversation quand nous sommes survolés, rester sur la terrasse ou dans le jardin est impensable et si supporter le bruit des avions même le Weekend est pénible, la nuit cette situation est simplement insupportable. On constate qu'il y a de plus en plus d'avions gênants. Il y a pourtant des solutions pour diminuer les nuisances. 1/ Des trajectoires mieux étudiées. En effet, le survol au dessus de Corbières exempt d'habitations réduirait sur un très grand secteur le bruit des avions au dessus de nos têtes. Des études ont été faites mais pas finalisées. Cette trajectoire doit être impérativement étudiée et mise en place le plus rapidement possible car le nombre d'avions est trop important et le sera encore davantage dans les années à venir. 2/ Les vols de nuit. Lors de la CCE (Commission Consultative de l'Environnement),le 22 novembre 2016, le Président de l'ACNUSA avait souhaité que les nuisances liées au trafic de nuit soient réduites au maximum car c'est une question de santé publique. 'les avions chapitre 3 de marge cumulée à 13 EPNdB devraient être interdits entre 23h et 6h période correspondant à la nuit de sommeil réelle de la majorité des gens... et surtout éviter les décollages qui émergent beaucoup la nuit' Il est inadmissible que l'ACNUSA qui est une Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires, n'ait pas été écoutée et que les gens continuent à subir des réveils en pleine nuit et des phases de sommeil coupées entraînant stress et troubles cardiovasculaires. J'espère qu'à l'issue de ce nouveau PPBE, nous serons un peu mieux entendus.
06/03/2022	16 :05	insonorisation pour les riverains	L'insonorisation des riverains de l'aérodrome Marseille Provence doit être considérée comme prioritaire, les conditions ne sont pas remplies.
06/03/2022	16 :48	Non à ce nouveau projet	200 000 mouvements ! c'est plus qu'il était prévu ! Et ce n'est pas acceptable, étant donné les nuisances que vont subir la population ; parce qu'évidemment les nuisances ne sont pas sérieusement traitées dans ce projet. Ce qui intéresse les décideurs, ce ne sont pas les agressions sonores que subit la population : le stress, les nuits blanches, les autres bruits, conversations noyées par le vacarme des avions, et autres. Ce projet est une folie, il faut revenir au plan initial ; puisque ce projet 'n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire', ne sacrifiez pas les gens. Les priorités sont l'insonorisation des riverains exposés à ces nuisances et l'accélération des programmes d'aide.
06/03/2022	16 :50	Non à ce nouveau projet	200 000 mouvements ! c'est plus qu'il était prévu ! Et ce n'est pas acceptable, étant donné les nuisances que vont subir la population ; parce qu'évidemment les nuisances ne sont pas sérieusement traitées dans ce projet. Ce qui intéresse les

			décideurs, ce ne sont pas les agressions sonores que subit la population : le stress, les nuits blanches, les autres bruits, conversations noyées par le vacarme des avions, et autres. Ce projet est une folie, il faut revenir au plan initial ; puisque ce projet 'n'entraînerait pas d'augmentation de la capacité aéroportuaire', ne sacrifiez pas les gens. Les priorités sont l'insonorisation des riverains exposés à ces nuisances et l'accélération des programmes d'aide.
06/03/2022	18 :46	opposition à l'extension de l'aéroport et préservation de la santé des citoyens	Ce projet n'apporte pas de réponses satisfaisantes en terme de réduction des bruits et des populations impactées. La santé des citoyens prime.
06/03/2022	19 :00	Nuisances sonores sur le secteur de l'Estaque	Je constate que le PPBE ne prend pas suffisamment en compte des nuisances sonores sur le secteur de l'Estaque. En effet, les avions survolent les zones d'habitations à trop basse altitude, à intervalles très rapprochés les soirs et week-ends : - il est impossible d'avoir une conversation normale en extérieur – impossible de dormir les fenêtres ouvertes la nuit l'été lors des grosses chaleurs – pollution et nuisances olfactives – perturbations des ondes WiFi et internet lors du survol (très gênant en ces temps de télétravail), ayant comme conséquence des coupures de réseau Il est clair que de nombreux avions ne respectent pas les trajectoires visant à éviter le survol des habitations. Aussi je demande que les engagements de l'aéroport de 2018 soient mis en place : restrictions des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire plus adaptée. Le PPBE devrait publier des prévisions de trafic et de limitation du nombre de mouvements, ainsi que les trajectoires obligatoires sur Corbières. B. Vallauri Marseille Le 6 mars 2022
06/03/2022	19 :57	Contribution PPBE	Je soussignée, l'Estaque 13016 MARSEILLE, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque : 1.trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaines périodes, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. 2.peur et stress quand certains avions passent très bas. 3.réveil en pleine nuit lors de passages d'avions. 4.Sans compter la pollution générée par les avions. Pour toutes ces raisons, je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 entrent en application : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières. Que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoient dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit. Fait à Marseille, le 04 mars 2022
06/03/2022	20 :08	Contribution PPBE	Je soussigné, l'Estaque 13016 MARSEILLE, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque : 1.trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaines périodes, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. 2.peur et stress quand certains avions passent très bas. 3.réveil en pleine nuit lors de passages d'avions. 4.Sans compter la pollution générée par les avions. Pour toutes ces raisons, je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 entrent en application : --- restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières. Que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoient dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit. Fait à Marseille, le 04 mars 2022
06/03/2022	21 :19	Nuisances sonores et couloirs aériens	Bonjour, Nous sommes situés dans la zone C mais juste à côté de la zone D du couloir aérien de l'aéroport de Marignane. Nous constatons que beaucoup d'avions et de plus en plus nombreux ne respectent pas le couloir aérien et passent juste au

			dessus de notre habitation, alors que ce n'est ni la trajectoire ni le couloir aérien qui doit être emprunté par les avions . Est-ce normal ??? Nous avons l'impression qu'ils en ont rien à faire. Les compagnies devraient être sanctionnées. Si l'aéroport s'agrandit le trafic va être encore plus important, nous sommes très inquiets concernant la pollution sonore et atmosphérique. Ce n'est pas du tout souhaitable, les transports aériens doivent être réduits avec la pollution engendrée et les changements climatiques en marche, c'est prendre des décisions irresponsables que de vouloir agrandir un aéroport.
06/03/2022	21 :26	Nuisances sonores	Bonsoir, Nous avons bien entendu la différence entre la période de ralentissement de l'activité aérienne pendant la crise du COVID et maintenant. Nous sommes en zone C à la limite de la zone D mais comme les avions ne respectent pas le couloir ils passent au dessus des maisons et font beaucoup plus de bruit et occasionne beaucoup de gênes plus que ce qui est inscrit dans la fourchette qui nous concerne indiquée dans le géoportail de l'aéroport. C'est inadmissible. Alors agrandir l'aéroport amènerait encore plus de trafic et de gênes sonores. Nous sommes opposés à l'agrandissement de l'aéroport et nous souhaitons que les compagnies aériennes respectent les couloirs aériens. Cordialement Cordialement
Contributions reçues en préfecture au cours de la consultation du public sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Marseille Provence (format anonymisé)			
04/03/2022			Je soussigné, CIQ L'estaque le Marinier au nom des 120 familles impactées par les nuisances, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque : - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières. Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit.
04/03/2022			Je soussigné, CIQ L'estaque le Marinier au nom des 120 familles impactées par les nuisances, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque : - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions

			<p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières.</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit.</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, CIQ L'estaque le Marinier au nom des 120 familles impactées par les nuisances, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières.</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit.</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, CIQ L'estaque le Marinier au nom des 120 familles impactées par les nuisances, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières.</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit.</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, CIQ L'estaque le Marinier au nom des 120 familles impactées par les nuisances, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions.

			<p>- pollution des avions</p> <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières.</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit.</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, CIQ L'estaque le Marinier au nom des 120 familles impactées par les nuisances, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières.</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit.</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, CIQ L'estaque le Marinier au nom des 120 familles impactées par les nuisances, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières.</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit.</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, CIQ L'estaque le Marinier au nom des 120 familles impactées par les nuisances, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas.

			<ul style="list-style-type: none"> - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières.</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit.</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, CIQ L'estaque le Marinier au nom des 120 familles impactées par les nuisances, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières.</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit.</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, CIQ L'estaque le Marinier au nom des 120 familles impactées par les nuisances, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières.</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit.</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, CIQ L'estaque le Marinier au nom des 120 familles impactées par les nuisances, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes.

			<ul style="list-style-type: none"> - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières.</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit.</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, CIQ L'estaque le Marinier au nom des 120 familles impactées par les nuisances, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières.</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit.</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, CIQ L'estaque le Marinier au nom des 120 familles impactées par les nuisances, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières.</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit.</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes.

			<ul style="list-style-type: none"> - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions.

			<p>- pollution des avions</p> <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions

			<p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p>

			Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>

04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières</p> <p>Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p>

			<ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p>

			<ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p>

			<ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p>

			<ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>Je soussigné, constate que ce PPBE de l'aéroport Marseille-Provence ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores que nous subissons sur le secteur de l'Estaque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop d'avions nuit et jour, qui nous survolent et nous empêchent de vivre normalement en extérieur. Il est impossible de se parler, même dans la maison, difficile d'aérer en cette période de covid car le bruit est intense et insupportable. Sur certaine période, en journée, le soir ou les week-end, nous subissons les nuisances des avions toutes les 2-3 minutes. - peurs et stress quand certains avions passent très bas. - réveil en pleine nuit lors des passages des avions. - pollution des avions <p>Je demande que dans les plus brefs délais les engagements de l'aéroport de 2018 soient mise en place : restriction des vols de nuit et mise en place d'une trajectoire sur Corbières Et que dans ce PPBE les prévisions de trafic soient publiées et prévoit dans l'avenir une limitation du nombre de mouvements ainsi que la suppression des vols de nuit..</p>
04/03/2022			<p>En tant qu'habitant du quartier de Mourepiane dans le 16em je subis depuis de nombreuses années des nuisances liées au survol de ce quartier par les avions. Je constate que le nouveau plan de protection du bruit consiste en grande partie en une série d'ajustements à court terme et long terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Approche à vue mains droite, mains gauches

			<ul style="list-style-type: none"> - Appareils nouvelles générations (à voir avec dans le long terme) - Insonorisation des maisons <p>Qui ne remettent pas en cause le survol des habitations avec les nuisances insupportables que ce survol génère. Je demande que dans ce PPBE tous les moyens soient mis en place pour officialiser la trajectoire d'approche face au nord au-dessus des collines de Corbières, évitant ainsi les zones habitées.</p>
04/03/2022			<p>Les habitants du 16em arrondissement subissent depuis de nombreuses années des nuisances très importantes liées au survol de leurs quartiers par les avions : bruit, pollution, stress...</p> <p>Le nouveau PPBE consiste en une série d'ajustements dont certains sont à long terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Approche à vue mains droite, mains gauches - Appareils nouvelles générations (à voir avec dans le long terme) - Insonorisation des maisons <p>Qui ne remettent pas en cause le survol des habitations avec les nuisances insupportables que ce survol génère. Nous demandons que dans ce PPBE les mesures suivantes soient mises en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suppression des vols de nuit - Limitation du trafic - Et surtout mise en place d'une trajectoire sur Corbières qui évite les zones habitées. <p>Elles seules peuvent avoir un impact dans la prévention des nuisances.</p>
04/03/2022			<p>L'association constate que le PPBE de l'aéroport de Marseille arrive bien tard, et la publication de ce PPBE se fera avec plus de 3 ans de retard.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dans ce PPBE il est rappelé les directives européennes, avec révision tous les 5 ans, MERCI mais il aurait été préférable de l'appliquer à l'aéroport Marseille Provence dans des délais légaux. - L'association se demande pourquoi à Marseille ce PPBE n'est toujours pas publié, le dernier date de 2010. Bien que en 2019 le projet « extension aéroport terminal 1" était prioritaire sur la protection des habitants ou du moins les améliorations ne comptaient pas : priorité à l'activité à plus de trafic, au détriment de la population survolée <p>L'association demande que la préconisation de l'ACNUSA pour l'engagement de l'aéroport pour la réduction des vols bruyants de nuit entre 2h et 5h se fasse dans les plus brefs délais et par la même qu'ils soient supprimés.</p> <p>Le secteur de l'Estaque subit des nuisances très importantes qui ne sont pas prises en compte. Depuis 1997 l'ILS puis la RNAV 31 passent au sur nos têtes créant beaucoup de nuisances. La mise en place de l'approche à vue codée sur Corbières promis doit se faire au plus vite. Pourquoi le blocage de la DGAC alors que Ryan Air l'avait mise en place en 6 mois quand il a e sa première base,</p> <p>Le trafic de 2019 a été insupportable, plus de 100 000 survols des zones très habitées, à l'Estaque 3 écoles, 2 crèches ce n'est pas possible.</p>