

CODE de BONNE CONDUITE

PLAN

Code de bonne conduite environnementale de la circulation aérienne de l'aéroport de Marseille-Provence.

Ce texte s'applique dans les conditions habituelles d'exploitation du terrain. En cas d'événements inhabituels, la bonne utilisation de ce code ne peut être garantie.

A - Préambule.

B - Principes Généraux.

C - La Direction Générale de l'Aviation Civile.

D - Les Compagnies Aériennes.

E - Les organisations syndicales de l'Aviation Civile.

F - Les organisations syndicales de pilotes.

G - Gestionnaire de l'aéroport.

H - Réflexions à l'échelle de Marseille – Provence.

I - Nouvelles voies de recherches.

J - Dispositif de suivi du code de bonne conduite.

Ce texte s'applique dans les conditions habituelles d'exploitation du terrain. Il ne se substitue à aucune réglementation existante.

En cas d'événements inhabituels, le respect des termes de ce code peut ne pas être garanti.

A – Préambule.

La charte pour l'environnement, proposée par la Commission Consultative de l'Environnement le 7 février 2002, dont l'objectif principal est la maîtrise des émissions sonores liées à l'aéroport de Marseille-Provence a identifié le besoin d'un code de bonne conduite environnementale de la circulation aérienne autour de la plate-forme.

Les acteurs du transport aérien signataires ont convenu d'apporter une contribution active à la poursuite des objectifs de la charte de l'environnement. Ils ont élaboré ce code de bonne conduite, conscients que le respect de l'environnement est un élément incontournable du développement durable du transport aérien.

L'objectif premier de ces acteurs qui est d'assurer, en plus de leur propre sécurité, la sécurité des populations survolées, ne doit en aucun cas être compromis par la limitation des émissions sonores.

B - Principes Généraux.

Comme le mentionne le préambule de la Convention de Chicago, "le développement de l'aviation civile peut grandement aider à créer entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension". Cette affirmation est toujours d'actualité. Cependant, les développements simultanés du transport aérien et de l'urbanisation ont maintenant atteint un point tel que les émissions sonores perçues par les populations survolées doivent absolument être maîtrisées.

Le principe fondamental sur lequel repose la conception de ce code de bonne conduite est l'adhésion volontaire et partagée par tous à un but commun : la qualité de l'environnement sonore autour de l'aéroport de Marseille-Provence. Ce code regroupe les engagements pris par ses signataires, afin de le promouvoir à tous les niveaux de leurs organisations internes et à toutes les étapes de leurs fonctionnements opérationnels.

La sécurité est et restera l'objectif prioritaire de la circulation aérienne. Toutefois, les parties signataires conviennent que la maîtrise des émissions sonores constitue désormais une dimension forte du développement durable du transport aérien. Elles œuvreront à cette fin dans la concertation et la transparence tout en fournissant les informations et propositions utiles pour le soutien actif dans les recommandations que prendra l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA), en matière de bruit, de maîtrise des émissions sonores et de limitations d'impact sur l'environnement, en particulier par les procédures de moindre bruit pour le décollage et l'atterrissage.

Le bruit perçu au sol, lors du passage d'un avion, dépend d'une multitude de facteurs. Parmi les principaux figurent :

- le type de l'avion, sa motorisation, sa masse réelle d'exploitation, sa hauteur et sa vitesse.
- les procédures de conduite machine suivies par l'équipage. Ces procédures sont décrites dans le manuel d'exploitation de la compagnie, en application des procédures définies par le constructeur et approuvées par les autorités de certification,
- les procédures de circulation aérienne établies par les responsables de la circulation aérienne autour de l'aéroport Marseille Provence en application de règles définies par les autorités de l'Etat (Direction Générale de l'Aviation Civile) en conformité avec les spécifications de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).
- les instructions de direction, d'altitude et de vitesse données par les contrôleurs à l'équipage, conformément aux procédures autorisées, en fonction des objectifs de sécurité, de régularité et de ponctualité de la circulation aérienne qui leurs sont fixés.
- les conditions météorologiques qui affectent la propagation du son et les procédures aéronautiques

Quant à la gêne ressentie, elle est fonction des éléments cités ci-dessus, mais également de l'émergence de l'énergie sonore par rapport au bruit ambiant, de la fréquence des éléments sonores ainsi que de paramètres propres à chaque individu.

A partir de ces principes généraux, les engagements qui suivent ont été pris par les signataires.

C - La Direction Générale de l'Aviation Civile.

La Direction Générale de l'Aviation Civile, autorité réglementaire de la sécurité du transport aérien en France, veillera à ce que la qualité de l'environnement sonore autour des aéroports et notamment les conséquences des actions de pilotage et de contrôle en termes d'émissions sonores, perçues au sol, reçoivent une place importante dans les différents programmes de formation des pilotes et des contrôleurs. Dans ce cadre, elle est la garante de la primauté de l'intérêt général.

La Direction Générale de l'Aviation Civile, étudiera, en relation avec les constructeurs d'avions et les exploitants, les méthodes de conduite machine les moins génératrices d'émissions sonores dans les phases d'approche, d'atterrissage et de décollage, et garantissant le meilleur niveau de sécurité. Elle s'attachera à promouvoir l'emploi de ces méthodes par les compagnies aériennes et les pilotes, ainsi que leur prise en compte par les concepteurs des procédures de circulation aérienne et les contrôleurs de la circulation aérienne en définissant le cadre réglementaire adapté aux évolutions de la technique, notamment vis à vis des fournisseurs de base de données de navigation embarquée.

Actuellement, les services de la CA ont pour seuls objets :

- 1) de prévenir les abordages entre aéronefs ;
- 2) de prévenir les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et les obstacles ;
- 3) d'accélérer et ordonner la circulation aérienne ;
- 4) de fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;
- 5) d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

Dans un contexte international, la Direction Générale de l'Aviation Civile conforte sa participation aux groupes de travail, tant dans le cadre communautaire que dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, afin de mieux anticiper les décisions internationales au niveau national. Elle analyse les actions menées dans les pays voisins, à titre d'échanges d'expériences en matière d'environnement aéroportuaire.

D - Les Compagnies Aériennes.

Les compagnies aériennes signataires s'attachent à promouvoir, grâce à des procédures d'exploitation et une politique de formation adaptée, une stratégie de maîtrise des émissions sonores. Elles poursuivent la démarche entreprise de sensibilisation et d'information de leurs équipages sur les conditions d'exploitation de l'aéroport.

Equipement des flottes en moyens de navigation modernes :

Afin de renforcer la précision dans le suivi des procédures, les compagnies aériennes signataires étudient l'opportunité d'équiper, dans des conditions économiques acceptables, leurs avions de systèmes de navigation modernes, plus performants, facilitant le pilotage et le suivi des procédures publiées et permettant une réduction sensible de la dispersion des trajectoires.

Elles apportent une attention particulière à la qualité des prestations des fournisseurs de bases de données de navigation embarquées auxquels elles font appel, de façon à évaluer les potentialités de ces techniques, en particulier lorsqu'elles sont utilisées en matière de qualité de l'environnement sonore.

Participation aux études

Les compagnies aériennes signataires participent, en fonction des demandes exprimées et de leurs possibilités, aux études qui sont conduites pour faire évoluer le système de circulation aérienne de l'aéroport Marseille-Provence vers une meilleure maîtrise des émissions sonores aux alentours de l'aéroport.

Développement de consignes d'exploitation adaptées

Le niveau de bruit émis en exploitation varie, dans une certaine mesure, en fonction des méthodes de conduite définies par la compagnie et mises en œuvre par l'équipage. En conséquence, les compagnies signataires apportent leur concours aux études de la Direction Générale de l'Aviation Civile. Elles définissent, en fonction des résultats de ces études, de leur propre expérience et dans le respect des règles d'utilisation certifiées, des méthodes de conduite machine en approche, à l'atterrissage et au décollage, qui réduisent les émissions sonores (par exemple : évolution des vitesses en approche, détermination du meilleur moment de sortie du train et des volets etc...).

Elles intègrent les procédures correspondantes dans leur Manuel d'Exploitation, pour qu'elles soient utilisées par les équipages, dès lors que les impératifs de sécurité et les instructions de contrôle le permettent.

Des consignes compagnies sont établies en concertation avec les organisations professionnelles de pilotes pour promouvoir les procédures de moindre bruit à mettre en œuvre.

Instruction des réclamations

Les compagnies participent activement à l'instruction des réclamations. Elles fournissent au Service ayant en charge le traitement des réclamations du terrain concerné toutes les informations pour les vols qui sont impliqués dans les réclamations à instruire.

Compte tenu de la nécessité d'un traitement rapide de ces réclamations, les communications de ces informations sont faites, autant que possible, par téléphone, par fax, par courriel ou par courrier. Les demandes et réponses à faire pour l'instruction des réclamations respectent l'anonymat des équipages concernés. En effet, cet anonymat est une garantie essentielle au bon fonctionnement du code de bonne conduite.

Les compagnies relaient, vers les équipages concernés par l'évènement, les réclamations traitées par le service environnement du terrain.

Les compagnies informent leurs équipages des analyses et mesures prises suite au traitement des réclamations des riverains.

E - Les organisations syndicales de l'Aviation Civile.

Les organisations signataires sont conscientes que, sans remettre en cause les impératifs de sécurité, le respect de l'environnement doit être une préoccupation constante des services de la navigation aérienne.

Elles conviennent que tous les acteurs de la navigation aérienne doivent intégrer ces contraintes, aussi bien lors des études (établissement des procédures...) que dans les actions en temps réel.

Représentant un réservoir important de compétences et d'expériences, notamment en matière de sécurité et de capacité opérationnelle, elles participent, depuis leurs conceptions jusqu'à leurs conclusions, aux études et expérimentations qui sont conduites. Elles s'attachent à vérifier que les mesures envisagées, étudiées ou évaluées restent applicables dans le fonctionnement quotidien du contrôle sans surcharge de travail excessive sur les positions de contrôle ni risque pour la sécurité. Elles promeuvent auprès de leurs mandants les procédures opérationnelles définies en concertation avec elles.

F - Les organisations syndicales de pilotes.

Les organisations signataires sont conscientes que le respect de l'environnement est un élément incontournable du développement durable du transport aérien, mais que la maîtrise des émissions sonores ne doit en aucun cas compromettre l'objectif premier des pilotes qui est d'assurer la sécurité des passagers et des populations survolées.

Par leur participation aux différents comités, commissions et chartes visant à la qualité de l'environnement sonore, les organisations de pilote contribuent, dans la transparence, à la limitation des émissions sonores.

Ces organisations disposent, en effet, d'un important réservoir d'expériences et de compétences sur la réalité de l'exploitation en ligne et de ses contraintes. Cette expertise permet d'une part, une participation active aux études et expérimentations qui sont conduites et, d'autre part, de s'assurer que les nouvelles procédures et les mesures prises restent applicables dans l'exploitation quotidienne sans surcharge de travail excessive pour les équipages ni menace pour la sécurité. C'est pourquoi ces organisations sont prêtes à participer activement aux expérimentations envisagées, depuis leurs conceptions jusqu'à leur mise en oeuvre.

Elles s'attachent à promouvoir auprès de leurs mandants la mise en service des nouvelles procédures d'exploitation définies en concertation avec elles et informeront régulièrement les organisations de pilotes étrangères par l'intermédiaire des organisations internationales auxquelles elles appartiennent.

G - Gestionnaire de l'aéroport.

La CCIMP s'engage en liaison avec tous les acteurs du transport aérien, à rechercher les moyens de limiter les nuisances sonores de l'aéroport, notamment dans le cadre de la Directive Européenne du 26 mars 2002 qui prévoit de rechercher au niveau de chaque aéroport les restrictions d'exploitation au terme d'une approche dite « équilibrée ».

Cette démarche va consister en une analyse des coûts et avantages que sont susceptibles d'engendrer les différentes mesures de restrictions d'exploitation envisagées compte tenu des caractéristiques propres de l'Aéroport de Marseille-Provence.

Le gestionnaire de l'aéroport dispose d'informations fiables sur le bruit d'origine aéronautique grâce à la mise en exploitation en septembre 2004 d'un système de surveillance aéronautique des bruits et suivi des trajectoires des avions au voisinage de l'aéroport.

Les données issues de ce système feront l'objet de communications régulières.

Le gestionnaire de l'aéroport s'engage également à utiliser ces outils afin de répondre aux réclamations des représentants des communes, des riverains et associations de riverains.

H - Réflexions à l'échelle de Marseille-Provence.

H.1 - Généralités.

Les services de l'Aviation Civile de Marseille-Provence chargés de fournir les services de la circulation aérienne, développent, en liaison avec les compagnies aériennes et les organisations syndicales de contrôleurs, d'agents du Bureau de Piste et des pilotes, un dispositif de circulation aérienne ayant pour objectif environnemental la réduction des émissions sonores perçues, particulièrement la nuit.

L'aérodrome de Marseille-Provence présente un certain nombre de caractéristiques topographiques et climatologiques fortes. D'autre part un partage de l'espace aérien entre l'Aviation Civile et la Défense qui a conduit à des choix de procédures et de méthodes d'exploitation spécifiques.

Toute nouvelle action doit tenir compte de ces caractéristiques et des sujétions environnementales existantes, en accordant à la sécurité une priorité absolue.

Les travaux sont conduits et validés en concertation avec tous les acteurs concernés.

H.2 - Caractéristiques de l'aérodrome.

H.2.1 – Topographie.

La présence de terrain montagneux au Sud et à l'Est de l'aéroport rend difficile la construction de procédures d'approches ou de départs aux instruments.

La plupart des paramètres nécessaires pour conduire une étude est imposée compte tenu de la présence de ces collines.

H.2.2 – Climatologie.

Les vents soufflent généralement du Nord. En conséquence 70% du temps les atterrissages et décollages se font face au Nord.

La conjonction de ces vents et des collines de l'Estaque provoque tout au long de l'approche finale face au Nord des turbulences, des cisaillements de vent avec des gradients de vent importants.

La visibilité est souvent excellente.

De 20 à 30 jours par an, des périodes de faible visibilité entraînent la mise en service des procédures spécifiques dites « low visibility procedures (LVP)».

H.2.3 – Description de l'aérodrome.

L'aérodrome de Marseille-Provence se compose de 2 pistes et d'un réseau de voies de circulation.

Dans l'environnement immédiat de l'aérodrome, il existe des zones de population denses. Il convient donc de tenir compte des émissions sonores des aéronefs en vol et au sol.

H.2.4 - Organisation de l'espace aérien.

La présence de zones militaires dans et à proximité immédiate de l'espace géré par le Centre de Contrôle de l'Aéroport de Marseille-Provence (CCAMP) ne donne pas toute la souplesse souhaitable pour optimiser les procédures de la circulation aérienne et pour diminuer les émissions sonores.

H.2.5 - Zones urbanisées gênées (Voir carte).

La ville de Marseille s'étend sur plus de 10 NM dans le Sud-Est du terrain. La ville est dans le volume des trajectoires d'approche et de départ. Pour minimiser la gêne sonore, la ville de Marseille ne doit pas être survolée à moins de 5000 ft d'altitude.

Outre Marseille, dans un rayon de 10 NM autour de l'aéroport on peut distinguer les villes et villages situés :

- dans le prolongement de l'axe de piste
- sur le pourtour de l'étang de Berre
- dans le Sud-Ouest du terrain (la côte bleue)
- dans l'Est du terrain

Dans le prolongement de l'axe de piste sont situées les villes de Berre au Nord et de Saint-Victoret au Sud. Ces 2 villes sont concernées par l'ensemble des atterrissages et des décollages en fonction de la piste en service.

Sur le pourtour de l'étang de Berre, la densité de population est moyenne avec un tissu urbain dense composé essentiellement de maisons isolées. Les procédures à vue (IFR, VFR avions et hélicoptères) sont la principale source d'émissions sonores rencontrées.

Dans l'Est du terrain, on trouve principalement 2 villes : Vitrolles et les Pennes Mirabeau. Elles sont de superficie assez importante mais l'habitat est regroupé en zones urbaines denses. Pour le reste de cette partie, le plateau du Réaltor offre une zone privilégiée pour faire évoluer des aéronefs (zone avec très peu d'habitations).

Les procédures de circulation aérienne peuvent éviter au mieux les zones habitées grâce à leur regroupement. Seul le sud de la ville de Vitrolles est touché par les décollages face au Sud vers le Nord et l'Est.

Sur la côte bleue, dans le Sud / Sud-Ouest de l'aérodrome, on trouve de nombreux villages avec un habitat éparpillé. Cette dispersion ne facilite pas la création de procédures de circulation aérienne franches de tout survol d'habitations.

PRINCIPALES ZONES URBANISEES GENEES

1-BERRE-L'ETANG

2-ST-VICTORET

3-VITROLLES

4-LES PENNES-MIRABEAU

5-ENSUES-LA-REDONNE

6-MARSEILLE L'ESTAQUE

7-MARSEILLE ENDOUME



H.3 - DGAC et Procédures de Circulation Aérienne.

Dans le cadre de la sécurité des vols les contrôleurs de la circulation aérienne du CCAMP s'affranchiront des recommandations écrites ci-dessous.

H.3.1-Evolution au sol des aéronefs.

La circulation des aéronefs au sol est principalement située à l'Est des pistes.

Les procédures les plus nuisantes sont les essais moteurs et l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance (APU : Auxiliary Power Unit).

Ces procédures font l'objet de recommandations dans l'AIP France (AD2 LFML TEXT4). Les compagnies aériennes et les pilotes mettent en pratique ces recommandations.

Une réflexion européenne est en cours quant à l'utilisation de l'APU et le remplacement de cette source d'énergie autonome par une source d'énergie électrique résidente.

Le bureau de piste participe à la prévention des émissions sonores dans la mesure de ses possibilités.

H.3.2-Avions en condition de vol aux instruments (IFR: Instrument Flight Rules)

H.3.2.1 – Départs initiaux normalisés (SID: Standard Initial Departures)

Les trajectoires de SID sont construites en tenant compte des zones urbanisées. Bien entendu, il est parfois difficile d'éviter le survol des habitations situées sous le prolongement de l'axe de piste, surtout lors de la montée initiale.

Pour l'aéroport de Marseille-Provence, la réduction des émissions sonores sur les SID a été un paramètre pris en compte dans leur conception, en évitant au mieux les zones habitées.

L'ensemble des SID initiaux actuels fait l'objet d'examen techniques périodiques.

Les SID initiaux concentrent au maximum les trajectoires de départ et évitent ainsi la dispersion des nuisances.

Par conséquent, les contrôleurs de la circulation aérienne ne délivreront pas de clairance de sortie de SID en dessous du FL50 sauf dans les cas suivants :

- Pour tout aéronef au départ dès lors qu'il est en survol maritime (ou survol de l'étang de Berre)
- Lorsqu'il est nécessaire de réaliser un espacement radar.

H.3.2.2 - Procédures d'arrivées normalisées (STAR : STandard ARrivals).

Les STAR seront maintenues aux altitudes les plus élevées possibles. Toutefois, ces altitudes doivent rester compatibles, avec :

- la réalisation d'une séquence de régulation,
- les procédures d'approche aux instruments
- la conduite machine.

H.3.2.3 - Approche aux instruments

Il y a une corrélation étroite entre la bonne conduite d'une procédure d'approche aux instruments et le moment où le contrôle a délivré la clairance d'approche associée.

A titre d'exemple, en ce qui concerne la procédure ILS32R, la conduite du vol pour intercepter l'axe ILS en dernier virage peut être perturbée si la vitesse et l'altitude maintenues par le pilote ou délivrées par l'organisme de contrôle en amont, sont trop élevées.

Lorsque les aéronefs sont autorisés à l'approche, la configuration de vol (altitude, trajectoire et vitesse) doit permettre, dans la mesure du possible et en fonction de la charge de trafic, d'effectuer tout ou partie de la procédure d'approche aux instruments de la manière la plus fluide possible pour éviter les ajustements de poussée (sorties des traînées non fractionnées ou trop tôt, réduction brutale de poussée).

H.3.2.4.- Approche à vue

La réussite d'une approche à vue peu nuisante dépend avant tout de la conduite machine.

Pour permettre aux pilotes d'affiner cette conduite machine au mieux et de l'adapter à la trajectoire d'approche à vue envisagée, il est souhaitable que cette clairance d'approche à vue soit obtenue le plus tôt possible.

En 2003, une carte « *Environnement-APPVUE* » de Marseille-Provence a été publiée par la DGAC dans l'AIP Atlas IAC. Cette carte comporte des consignes à respecter impérativement.

H.3.3-Avions en conditions de vol à vue (VFR : Visual Flight Rules).

De jour comme de nuit, les trajectoires utilisées par les avions évoluant en VFR n'ont pas suscité de réclamations.

H.3.4-Hélistation

La construction d'une hélistation telle que prévue dans la programmation des travaux de la plate-forme améliore la compatibilité entre les vols hélicoptères et avions, en approche finale en départ initial et au sol.

Une fois cette hélistation construite, la trajectoire finale hélicoptère face au Nord s'effectuera plus à l'Est de la finale actuelle évitant le cœur du village de Saint-Victoret. Les émissions sonores en résultant seront diminuées.

H.3.5 Procédures de nuit.

H.3.5.1 - Au sol

Entre 22h00 et 07h00, certains essais moteurs peuvent être effectués sur autorisation. En temps réel, cette autorisation est donnée par le Chef de Tour du CCAMP (AIP FRANCE AD2 LFML TEXT4).

H.3.5.2-Utilisation des pistes en application de l'action n°5 de la charte environnementale (décollages face au Nord, atterrissages face au Sud).

Au cœur de la nuit, par trafic très faible et si les conditions météorologiques le permettent, la procédure qui consiste à décoller face au Nord et atterrir face au Sud, est appliquée. Afin d'améliorer la qualité de cette procédure, une réflexion sera menée sur son utilisation et sur les mesures de limitation de trafic qu'elle impose (cf. AIP France AD2 LFML TEXT4).

H.3.5.3- Suppression des approches à vue dans le Sud/ Sud-Ouest du terrain au QFU32.

Les approches à vue qui s'effectuent au Sud/Sud-Ouest du terrain survolent de nombreuses communes dispersées. En conséquence, pour les aéronefs se posant face au Nord (QFU32), les approches à vue au Sud du terrain ne peuvent pas être délivrées entre 23h00 et 06h00 locales.

H.3.6-Méthodes de travail.

Le CLEP (Comité Local d'Environnement Permanent), émanation du Comité Technique Paritaire (CTP) du Service de Navigation Aérienne Sud Sud-Est (SNASSE) se réunit régulièrement pour étudier l'impact de ce code sur les méthodes de travail des contrôleurs de la circulation aérienne.

H.3.7- Amélioration des procédures.

L'amélioration des procédures aux instruments est une exigence permanente.

Aussi, les personnels de la DGAC du SNASSE s'engagent à mener toutes les réflexions nécessaires.

C'est dans le cadre de cet engagement qu'est mené le projet de restructuration des trajectoires aux instruments en approche de moyenne altitude. De ce projet est attendue, outre une amélioration globale des services de la circulation aérienne, une diminution des survols en moyenne altitude au-dessus de la ville de Marseille et au-dessus de la périphérie de l'aéroport pour des altitudes comprises entre 3000 pieds et 10000 pieds.

Cependant, la présence de relief important dans la trouée Sud, la ville de Marseille qu'il faut éviter de survoler et un plan de descente en finale 32 de 7% sont des contraintes de conception très fortes.

L'ensemble des signataires s'accorde pour affirmer que dans le cadre de la technologie actuellement en vigueur, il ne peut être envisager de procédures d'approche finale pour les pistes 32R et 32L qui ne soient pas dans le prolongement des axes de piste.

H.4- Exploitants d'aéronefs.

H.4.1 Aviation commerciale

H.4.1.1-Information et sécurité des vols.

Dans le cadre de la sécurité des vols, les pilotes s'affranchiront des contraintes décrites ci dessous.

H.4.1.2-Conduite machine au sol et en vol.

Les pilotes respectent les paramètres de vol optimum pour garantir, dans toutes les phases du vol, la conduite machine la moins pénalisante.

H.4.2- Aviation générale

H.4.2.1 - Survol des zones habitées : en complément des contraintes réglementaires (application de l'arrêté de 1957, cartes VAC, clairance du contrôle) tant en altitude qu'en trajectoire estimée, les pilotes d'aviation générale conduiront leur machine en évitant au mieux le survol de rassemblement de personnes ou d'habitations.

H.4.2.2 - Les pilotes d'aviation générale respecteront les directives et observations portées à leur connaissance dans l'information aéronautique, en particulier en ce qui concerne les entraînements et les tours de piste.

H.4.3 Hélicoptères

H.4.3.1 - Infrastructures

A Marseille-Provence, les hélicoptères utilisent certaines voies de circulation pour atterrir et décoller. Ces voies de circulation présentent les dégagements compatibles pour ces opérations.

H.4.3.2.- Eurocopter :

La société Eurocopter est le principal exploitant d'hélicoptères basé sur le terrain.

Les recommandations à observer quant à la conduite des vols hélicoptères découleront de la mise en application de ce code au travers de protocoles d'accord existants et à élaborer.

H.4.4- Aéronefs non soumis au code de bonne conduite (liste non exhaustive)

Les exploitants des aéronefs dédiés à des missions particulières de travail aériens ou d'intérêt général demanderont à leurs pilotes d'appliquer le Code de Bonne Conduite. Ces pilotes cesseront de se conformer aux pratiques recommandées dans ce code dès lors qu'ils le jugeront nécessaire pour leur sécurité ou pour la réalisation de leur mission.

H-5- Le Gestionnaire (Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence).

Les services de la CCIMP participeront, en liaison avec les services de la DGAC, chaque fois que cela sera nécessaire, aux opérations de sensibilisation et de communication à mettre en œuvre auprès des pilotes et des compagnies aériennes pour respecter les procédures de circulation aérienne en vigueur et les recommandations environnementales.

Grâce à la mise en service d'un réseau de stations de mesures de bruit autour de l'aéroport, les services de la CCIMP pourront apporter leur contribution aux études et expérimentations qui pourraient être menées dans le cadre d'une modification des procédures en vigueur.

S'étant adjoint comme conseil un pilote commandant de bord pratiquant régulièrement la plate forme de Marseille-Provence, les services de la CCIMP pourront également apporter leur concours aux études menées par la DGAC en vue de diminuer les émissions sonores sur la plate forme.

H.6 - Sociétés de maintenance et sociétés d'assistance

Les sociétés d'assistance et de maintenance informent les compagnies dont elles ont la charge sur les contraintes environnementales de Marseille-Provence.

En particulier, elles avisent les compagnies exploitant des aéronefs les plus bruyants des mesures ponctuelles à prendre pour diminuer les nuisances sonores.

En temps réel, elles se mettent en rapport avec le bureau de piste pour toutes précisions ou explications à fournir aux pilotes qui n'utilisent pas régulièrement l'aéroport.

I - Nouvelles voies de recherches.

Le code de bonne conduite doit être un document évolutif. La recherche de la qualité de l'environnement sonore dépend non seulement des actions décrites ci dessus, mais également de l'évaluation critique de leurs conséquences en termes de sécurité, de capacité et d'émissions sonores. De plus, au fur et à mesure que l'esprit "*qualité de l'environnement sonore*" se développe parmi les acteurs de la circulation aérienne, de nouvelles idées et de nouvelles techniques apparaissent qu'il convient d'évaluer et de mettre en œuvre si les conséquences démontrées permettent de progresser dans le domaine de la qualité de l'environnement sonore autour de l'Aéroport Marseille-Provence sans nuire à la sécurité des vols.

Le Service Navigation Aérienne Sud Sud-Est organise, une fois par an avec les compagnies aériennes et la CCIMP, des rencontres «professionnelles» entre spécialistes, pilotes, contrôleurs, concepteurs des procédures de circulation aérienne, destinées à :

- procéder à des échanges d'informations techniques, relatives aux pratiques et procédures visant à préserver la qualité de l'environnement sonore, mises en œuvre à l'étranger sur des aéroports de taille comparable à l'Aéroport de Marseille-Provence,
- dresser un bilan quantitatif des mesures en vigueur et des pratiques adoptées dans le cadre de ce «code de bonne conduite»,
- d'examiner les propositions nouvelles formulées au cours de ces rencontres,
- d'approfondir les besoins en termes de formation ou d'informations relatifs à l'établissement de règles ou de procédures nouvelles découlant de ces propositions.

Ces rencontres constituent une force de proposition. Les mises en œuvre éventuelles de procédures ou de techniques identifiées à l'occasion de ces débats doivent s'effectuer selon les procédures habituelles d'études techniques, de concertation, de consultation, d'information et de vérification de conformité aux normes et règlements applicables.

J - Dispositif de suivi du code de bonne conduite.

Comme vu ci-dessus le travail des professionnels de l'aviation civile, signataires de ce code, est en constante et forte évolution. Ce travail est tributaire des progrès relatifs aux moyens techniques mis en œuvre pour exploiter l'aéroport et gérer l'évolution de son trafic. C'est pourquoi, il a été nécessaire de définir, dans ce code, des principes de base identifiés comme intangibles.

Les signataires conviennent de se réunir périodiquement, au moins une fois par an, pour dresser le bilan de l'application de ce code de bonne conduite et en étudier les amendements éventuels. Chaque bilan sera présenté à la Commission Consultative de l'Environnement.