

PROJET CŒUR D'AÉROPORT

**ENQUÊTE
PUBLIQUE**
PRÉALABLE À
LA DÉLIVRANCE
DU PERMIS
DE CONSTRUIRE

**15 SEPTEMBRE
16 OCTOBRE 2020**



Sommaire

Le mot du président	2
Préambule	4

1 FOCUS SUR LE NOUVEAU BÂTIMENT, OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	6
Les objectifs et principales caractéristiques	8
> La mutualisation et l'agrandissement des principales fonctions aéroportuaires	
> L'amélioration de la qualité de service	
> Le réaménagement des zones commerciales pour répondre aux tendances de consommation en aéroport	
> La mise à niveau aux dernières réglementations de sûreté	
> L'anticipation des contraintes réglementaires liées à la sécurité sanitaire	
Le nouveau terminal	12
Commerces : une organisation repensée et à ancrage local	16
Une architecture inspirée de la Région Sud	17
Un bâtiment à haut niveau de performance environnementale	19
Quels impacts environnementaux pour ce nouveau bâtiment ? ...	20

2 FOCUS SUR LES AUTRES OPÉRATIONS DU PROJET	24
Les objectifs et principales caractéristiques	26
> Accompagner la hausse de fréquentation et du trafic aérien	
> Contribuer au développement économique local	
Les impacts et mesures de réduction	29
Un projet positif pour l'économie	33

3 L'ENQUÊTE PUBLIQUE	35
L'enquête publique sur le nouveau bâtiment	36
Les modalités pour s'informer et participer	38

PROJET CŒUR D'AÉROPORT

**ENQUÊTE
PUBLIQUE**
PRÉALABLE À
LA DÉLIVRANCE
DU PERMIS
DE CONSTRUIRE

**15 SEPTEMBRE
16 OCTOBRE 2020**

Le mot du président

Pour comprendre la raison d'être de ce projet, il nous faut repasser nos livres d'histoire de l'aéroport de Marignane aujourd'hui devenu Aéroport Marseille Provence.

L'aéroport s'est fait sur **deux phases d'investissements majeures depuis la fin de la seconde guerre mondiale**. La première date des années 50 avec la réalisation du terminal de Fernand Pouillon, terminal historique de l'aéroport. La deuxième se situe dans les années 90 avec les terminaux conçus par l'architecte anglais Richard Rogers. **Ces deux grandes réalisations devaient être complétées par un bâtiment central permettant de les réunir et leur permettre de fonctionner harmonieusement ensemble.**

Plusieurs réflexions ont été menées au cours des 20 dernières années dans ce sens sans jamais aboutir, un événement majeur venant à chaque fois reporter la décision de lancer ce projet. On peut en citer deux principaux en nos mémoires : l'arrivée du TGV à Marseille et la crise des subprimes. L'aéroport vit ainsi depuis plus de vingt ans avec une situation « d'inachevé ».

C'est en 2014 que la société aéroportuaire nouvellement créée relance très logiquement ce projet en le complétant d'une réflexion d'extension de capacité afin de tenir compte du développement constaté du transport aérien. Cela aboutit au **choix, en 2017, du projet de l'architecte Norman Foster « Cœur d'aéroport ».**

La situation que nous vivons sur le plan sanitaire et ses répercussions sur le transport aérien, allant jusqu'à la remise en cause de son modèle de croissance forte, nous ont amenés très logiquement à revisiter la pertinence de l'ensemble des éléments du projet.

Le projet dans sa globalité comporte deux composantes majeures : une composante « restructuration », qui est celle que l'aéroport attend depuis 20 ans, et une composante « extension de capacité », qui venait accompagner la croissance attendue du trafic aérien.

Le périmètre du permis de construire demandé dans le cadre de cette enquête publique ne porte que sur la première phase de restructuration (dont la construction est attendue entre 2021 et 2024) et ne vise en aucun cas à augmenter la capacité de l'aéroport.

La phase d'extension de capacité devra faire l'objet d'une deuxième demande de permis de construire, car elle pourra encore évoluer dans sa définition. Cette deuxième phase devait initialement voir le jour en 2027, mais, on le devine bien aujourd'hui, l'avenir est empreint de beaucoup d'incertitudes sur le secteur aérien et cette « extension de capacité » a, aujourd'hui, peu de chances de voir le jour avant les 10 à 15 ans à venir.

Néanmoins, afin d'accéder aux demandes des autorités environnementales, l'évaluation environnementale a été réalisée sur le périmètre global, voire au-delà même. Ceci étant dit, notre réflexion doit bien se concentrer sur cette restructuration qui pour toutes les raisons que je viens d'indiquer s'intitule malgré tout « extension ».

La question de cette enquête publique revient donc à l'analyse de la nécessité de cette première phase de restructuration, qui reste l'objet du dossier de permis de construire présenté ce jour. **Cette restructuration a un quadruple objectif.**

1. La rationalisation des flux de passagers en mutualisant tout un ensemble de fonctionnalités aéroportuaires aujourd'hui éclatées dans les terminaux de Fernand Pouillon et de Richard Rogers et qui, de ce fait, nuisent au bon fonctionnement de l'aéroport. Il s'agit des fonctions d'enregistrement des passagers, de contrôle de sûreté, de traitement des bagages et de circuit arrivée et livraison bagages.

2. L'amélioration de la qualité de service, notamment par la création de plus de 20 000 m² d'espaces supplémentaires, qui permettra d'éviter la congestion et les files d'attente, déjà trop souvent constatées à l'aéroport.

3. La mise en conformité de l'aéroport aux nouvelles normes de contrôle des bagages de soute est un autre élément constitutif de ce projet. Il permettra de mettre en place un contrôle par des appareils 3D beaucoup plus imposants que les appareils 2D actuels et ne pouvant être installés dans les volumes actuels. Ces nouveaux systèmes nécessitent, de plus, un regroupement des flux bagages au départ. L'ensemble du sous-sol ainsi créé dans le dossier de permis de construire vient répondre à cette exigence.

4. Le réaménagement des zones commerciales. Le modèle économique des aéroports s'appuie très largement sur les revenus commerciaux qu'ils génèrent, notamment ceux des commerces et de la restauration en aérogare. Comme pour la plupart des aéroports régionaux, cette offre commerciale s'est progressivement développée dans les espaces libres des terminaux au gré de leur disponibilité. Tous les aéroports ont fini par constater les limites de ce mitage et repensé un véritable circuit pour les commerces et services, qui a toujours nécessité des créations de surfaces. Les aéroports de Toulouse, Lyon ou Nice, pour ne citer que les plus importants ont réalisé ces opérations depuis 2007. Marseille est le dernier à le faire au travers du projet « Cœur d'aéroport ».

À ce quadruple objectif, la situation que nous vivons vient en ajouter un cinquième que l'on peut anticiper dans son principe, même si nous ne sommes pas capables d'en définir les contours précis. **Le risque sanitaire.** À l'image de l'évolution considérable de la gestion de la sûreté

aéroportuaire qui s'est faite après les attentats du 11 septembre 2001, on peut imaginer que les aéroports devront **s'adapter à un ensemble de contraintes de contrôle sanitaire dans la décennie qui s'annonce**. Même si rien n'est décidé à ce jour, on peut raisonnablement penser que ces contraintes nécessiteront inévitablement une rationalisation des flux passagers à des fins de contrôle, des formalités nouvelles qui induiront des temps d'attente, des locaux spécifiques et donc évidemment des surfaces supplémentaires. La réalisation de la phase restructuration du « Cœur d'aéroport » permettra cela, alors que les terminaux actuels ne le pourront pas.

En conclusion, la phase du projet soumise à autorisation aujourd'hui vise à donner **une cohérence attendue depuis 20 ans à notre aéroport en unifiant et rationalisant des bâtiments datant des années 50 à 90** ; à mettre en conformité les équipements aux dernières normes européennes ; et à améliorer la qualité de service aux passagers.

Cette restructuration vise également un enjeu supplémentaire de taille. Un aéroport est au centre de la compétitivité et de l'attractivité de la région dans laquelle il est implanté. La réalisation de ce nouveau bâtiment viendra donc **accompagner le développement et la compétitivité de notre région** en proposant des infrastructures calibrées pour. Tous les grands aéroports régionaux ont maintenant finalisé leurs projets d'ampleur, et Marseille Provence perd progressivement en compétitivité par rapport à ces aéroports. C'est donc une partie du développement économique de la région qui en pâtit.

Ces vertus fonctionnelles et économiques sont vitales pour l'exploitation de l'aéroport dans absolument tous les domaines, dont ceux de la sécurité sanitaire et de la performance énergétique et environnementale. Ce projet offrira au territoire **une porte d'entrée avec l'image forte d'aéroport international dont il a besoin.**

Philippe Bernard

Président du Directoire d'Aéroport Marseille Provence

Préambule

Ce document est conçu dans le cadre de l'enquête publique préalable à la délivrance du permis de construire du nouveau bâtiment, première opération du projet global « Cœur d'aéroport », porté par la société Aéroport Marseille Provence.

Dans ce document, Aéroport Marseille Provence a souhaité présenter l'ensemble du projet, même si l'enquête publique ne porte que sur la réalisation du nouveau bâtiment. Cela permettra au public d'appréhender son périmètre et d'avoir une vision d'ensemble du projet et de ses impacts.

Enfin, ce document présente le projet de manière lisible et synthétique, facilitant la prise de connaissance et la compréhension du projet. Ce document ne vise donc pas l'exhaustivité, et le lecteur est invité à se reporter aux différentes pièces du dossier d'enquête publique pour obtenir toutes les précisions nécessaires.

POURQUOI LE PROJET « CŒUR D'AÉROPORT » ?

Inauguré en 1961, le Terminal 1 actuel est un héritage de l'histoire de l'aéroport qui n'a pas fait l'objet de transformations majeures depuis 30 ans.

De multiples aménagements mineurs ont été réalisés et ajoutés au fil des années, ce qui a complexifié les usages au sein du Terminal pour l'ensemble des utilisateurs, passagers et professionnels.

Le Terminal n'est plus adapté aujourd'hui aux standards internationaux fonctionnels et opérationnels. Il doit être repensé.

Avec l'optimisation des flux de passagers (plus d'informations page 12), les 22 000 m² d'espaces supplémentaires et des technologies plus efficaces - notamment sur la question des matériaux utilisés et du traitement de l'air - la réalisation du projet « Cœur d'aéroport » permet de répondre aux exigences d'efficacité opérationnelle, de qualité de service et de sécurité sanitaire.

LES ÉTAPES D'ÉVALUATION DU PROJET

Le projet « Cœur d'aéroport », dans sa globalité, a été soumis à évaluation environnementale¹ afin de donner une vision complète des impacts du projet.

L'Autorité environnementale a rendu son avis en 2019.

Le projet est maintenant soumis à enquête publique, préalable à la délivrance du permis de construire. Elle porte uniquement sur la première opération du projet : la réalisation d'un nouveau bâtiment, qui permettra à l'aéroport de rattraper son retard en adoptant les nouveaux standards internationaux. La première phase du projet ne comporte pas de dimension capacitive.

¹ L'évaluation environnementale d'un projet est une procédure (dossier d'incidences environnementales, enquête publique, autorisation administrative) destinée à permettre à l'autorité qui va autoriser le projet de le faire de manière éclairée en prenant en compte les impacts environnementaux et l'avis du public.

Le projet « Cœur d'aéroport » prévoit une seconde phase capacitive, dont la réalisation est conditionnée à la progression du trafic aérien. À ce stade, cette seconde phase est repoussée compte tenu du contexte de crise sanitaire de la Covid-19. Elle fera, en temps voulu, l'objet de procédures réglementaires dédiées : mise à jour de l'évaluation environnementale, demande de permis de construire et procédure de participation du public.

LES GRANDES PHASES ET COMPOSANTES DU PROJET « CŒUR D'AÉROPORT »

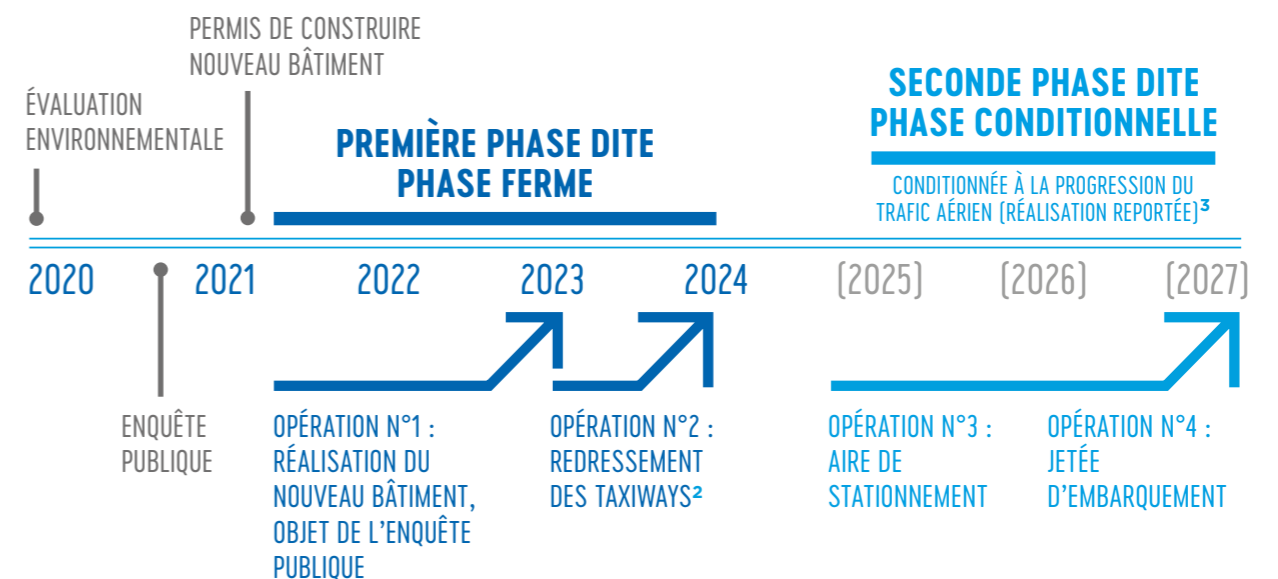
Le « Cœur d'aéroport » est un projet global de réaménagement du Terminal 1 et de création d'une jetée d'embarquement. Il a été conçu en plusieurs phases ; la première, dite « phase ferme », est liée à l'évolution et à la mise à niveau des infrastructures vers les standards internationaux, la seconde dite

« phase conditionnelle » est liée à la progression du trafic passager (dimension capacitive).

La première opération du projet, qui fait l'objet de la présente enquête publique, vise à améliorer le fonctionnement du terminal existant grâce à la mutualisation et la rationalisation des fonctions et services, afin d'améliorer les conditions d'accueil de l'ensemble des utilisateurs, passagers et professionnels. Elle consiste aussi en une mise en conformité des équipements et infrastructures pour répondre aux nouveaux standards et réglementations de tri de bagages de soute. Elle permettra également de réduire le coût d'exploitation et de maintenance des installations aéroportuaires.

Les opérations suivantes du projet, qui ne font pas l'objet de la présente enquête publique, seront relatives à l'extension de l'aire de trafic et à la construction d'une jetée d'embarquement permettant, entre autres, l'accueil d'aéronefs pour le long courrier.

LES 4 OPÉRATIONS DU PROJET GLOBAL



² Les taxiways sont des voies de circulation entre le stationnement des avions et les pistes. Cette opération s'inscrit dans la perspective de création d'une jetée d'embarquement.

³ La réalisation de la phase conditionnelle est directement liée à la dynamique de reprise du trafic aérien. Sa réalisation est à ce jour reportée au-delà de 2027, du fait de l'impact de la crise sanitaire sur le trafic aérien.

1 FOCUS SUR
LE NOUVEAU BÂTIMENT
**OBJET DE L'ENQUÊTE
PUBLIQUE**



Les objectifs et principales caractéristiques

CINQ OBJECTIFS À LA RÉALISATION DU NOUVEAU BÂTIMENT

Le nouveau bâtiment, conçu dans le cadre de la première opération du projet global « Cœur d'aéroport », viendra agrandir l'espace disponible pour le Terminal 1 tout en reliant les halls existants. Cette opération a pour objectifs :

1.

La mutualisation et l'agrandissement des principales fonctions aéroportuaires

La création de 22 000 m² d'espaces supplémentaires permet de réaménager et restructurer l'ensemble des fonctions aéroportuaires, en mutualisant les zones d'enregistrement, de contrôle de sûreté et de livraison des bagages de soute, aujourd'hui réparties dans les différents halls de l'aéroport. Conséquence : **l'aéroport sera plus lisible pour les passagers, le parcours étant le même pour tous jusqu'aux salles d'embarquement.**

2.

L'amélioration de la qualité de service

La qualité de service apportée aux passagers fait partie des ambitions stratégiques de l'aéroport. La complexité des infrastructures actuelles et la dispersion des différentes fonctions dans chaque hall du Terminal 1 engendrent des effets de congestion et des attentes prolongées, qui dégradent la qualité de service apportée aux passagers, et donc leur satisfaction.

3.

Le réaménagement des zones commerciales pour répondre aux tendances de consommation en aéroport

Elle permet à l'ensemble des passagers d'accéder à un **espace central de commerces et restaurants**, après les contrôles de sûreté, plus en adéquation avec les attentes actuelles des passagers.

4.

La mise à niveau aux dernières réglementations de sûreté

Le nouveau bâtiment permettra d'effectuer la mise en conformité du système de tri des bagages de soute⁴ et répondra aux **dernières exigences réglementaires et de sûreté imposées par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA)**, instance qui définit la réglementation communautaire en matière de sûreté de l'aviation civile.

Le contrôle sera effectué par des appareils 3D, plus imposants que les appareils 2D actuels. Les flux bagages seront quant à eux regroupés au départ. Le sous-sol du nouveau bâtiment permettra de répondre aux nouvelles normes de gestion des bagages.

+5.

L'anticipation des contraintes réglementaires liées à la sécurité sanitaire

Le dernier objectif prend en compte le contexte de crise sanitaire survenu cette année. À l'image des exigences liées à la sûreté aéroportuaire issues du 11 septembre 2001, un ensemble de réglementations et de mesures liées à la sécurité sanitaire pourraient apparaître dans les prochaines années. Le fait est que les infrastructures actuelles ne peuvent répondre à des contraintes additionnelles, notamment de distanciation.

Avec le nouveau bâtiment, non seulement **les règles de distanciation pourront être respectées**, mais la flexibilité inhérente à chaque fonction sera un atout pour **adapter les installations à la fréquentation de l'aéroport.**

⁴ L'aéroport bénéficie d'un régime dérogatoire pour exploiter le système de tri bagages actuel.

RESPECTER LA SÉCURITÉ SANITAIRE

Les surfaces nouvellement créées, et la flexibilité des installations permettent d'adapter le parcours passager aux mesures sanitaires et réglementations à venir.

- La configuration linéaire des banques d'enregistrement permettra d'améliorer la lisibilité et la flexibilité de chaque zone attribuée aux différentes compagnies en fonction de la fréquentation de l'aéroport ;
- La mutualisation des fonctions de contrôle de sûreté sera là aussi l'occasion de donner plus d'espace physique entre chaque poste de contrôle et permettra beaucoup plus de flexibilité en fonction de la typologie des passagers (hommes d'affaires, familles, groupes...) ou du régime de vol (Schengen, non Schengen, national) ;
- Les postes aux frontières automatisés, à reconnaissance faciale, dits « PARAFE », seront plus largement déployés et feront partie intégrante de la digitalisation du parcours passager ;
- En zone de livraison bagages, chaque tapis sera agrandi. Cela permettra d'augmenter la distance entre passagers dans cette zone d'attente et de scinder plus aisément les différents vols et/ou certains vols à risque sanitaire plus élevé ;

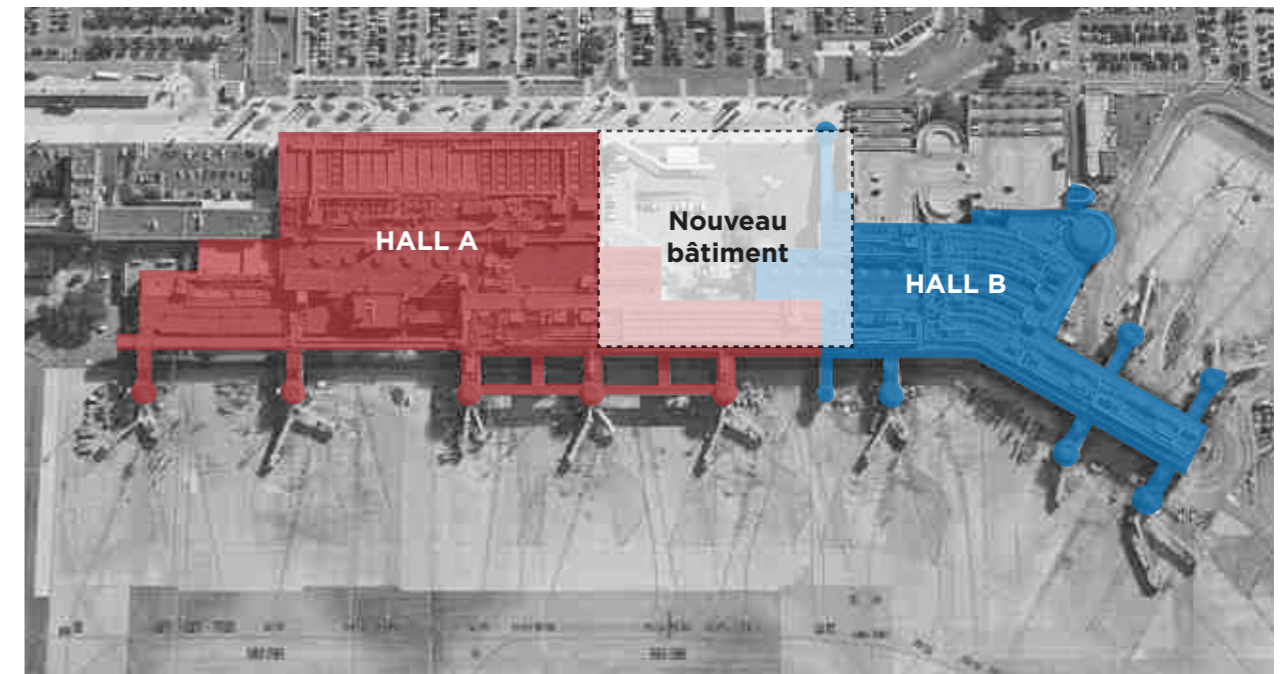
- Le système de traitement de l'air ambiant bénéficiera des dernières technologies et permettra d'améliorer plus encore la qualité de l'air ;
- Le nouveau bâtiment et l'augmentation de surface au sol induite par sa construction pourraient également permettre de traiter des vols dits « à risques » différemment de destinations moins risquées d'un point de vue sanitaire, avec des circuits dédiés et des zones de dépistage pour ces passagers ;
- Enfin, la mise en place d'un parcours passager sans contact et digitalisé, tendance de plus en plus répandue dans le transport aérien et les modes de consommation actuels, se fera également dans le nouveau terminal. Au-delà de l'utilisation des sas à reconnaissance faciale, l'embarquement automatique, le paiement sans contact, l'utilisation plus poussée du « go-to-gate »⁵ ou encore des smartphones pour accompagner les passagers et les aider à se repérer dans leur parcours seront largement développés dans le cadre de la création de ce nouveau bâtiment.

5 « Go-to-gate » : portail de réservation en ligne

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

L'opération⁶ de création de bâtiment consiste en une extension d'environ 22 000 m² du Terminal 1 et une réhabilitation de 28 000 m² existants. L'extension s'insère dans un espace actuellement non construit mais imperméabilisé, situé entre le hall A du Terminal 1 et le parking P6. Ce nouveau bâtiment permettra ainsi de **relier les halls A et B déjà existants et de centraliser de nombreuses fonctions aéroportuaires opérationnelles**, telles que les contrôles de sûreté, avec des équipements de nouvelle génération.

Davantage de commerces et de points de restauration seront également proposés côté piste (correspondant à la zone après les contrôles de sûreté), grâce au réaménagement des espaces. Ce réaménagement répond à la **mise à niveau des infrastructures existantes aux standards aéroportuaires** et habitudes de consommation des passagers.



6 Une opération correspond à un ensemble de travaux qui a un objectif propre, une durée limitée dans le temps, une limite géographique bien définie et une équipe de maîtrise d'œuvre dédiée.

Le nouveau terminal

Avec l'optimisation des flux de passagers, les 22 000 m² d'espaces supplémentaires et des technologies encore plus efficaces - notamment sur la question des matériaux utilisés et du traitement de l'air - la réalisation du projet «Cœur d'aéroport» sera une réponse à la sécurité sanitaire et à la qualité de service apportée aux passagers.

L'AÉROPORT DE
DEMAIN EN VIDÉO



QUELLE SERA LA NOUVELLE ORGANISATION DU TERMINAL ?

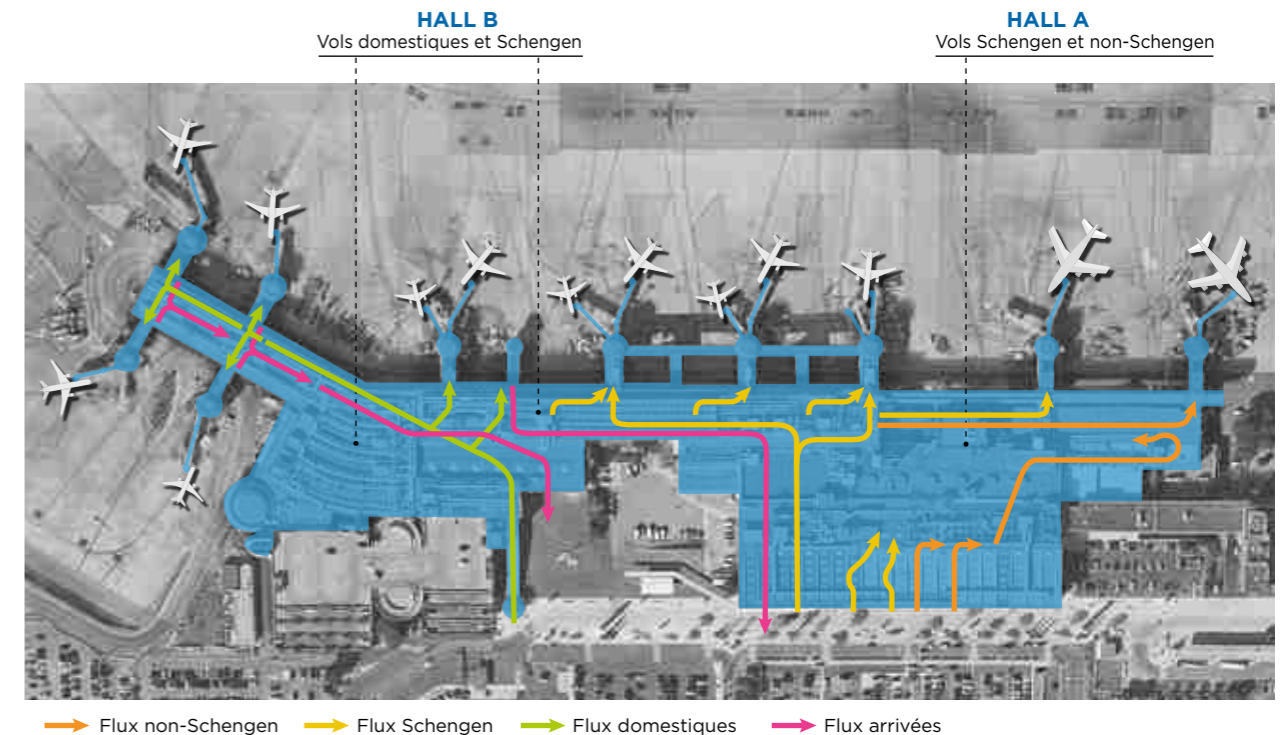
Grâce au nouveau bâtiment, le Terminal 1 sera organisé sur plusieurs niveaux, et les flux adaptés au parcours des passagers et à l'évolution de la réglementation. À chaque niveau du nouveau bâtiment correspondra une fonction spécifique.

Côté ville, le rez-de-chaussée (actuel hall A) sera dédié à l'accueil, à l'enregistrement et à la dépose-bagages des passagers au départ. Environ 80 banques d'enregistrement seront positionnées en « linéaire » dans le hall A du Terminal 1. Après l'enregistrement, chaque passager, quelle que soit sa destination, sera orienté vers le premier étage du nouveau bâtiment, centre névralgique du Terminal 1 à la circulation fluide et lumineuse.

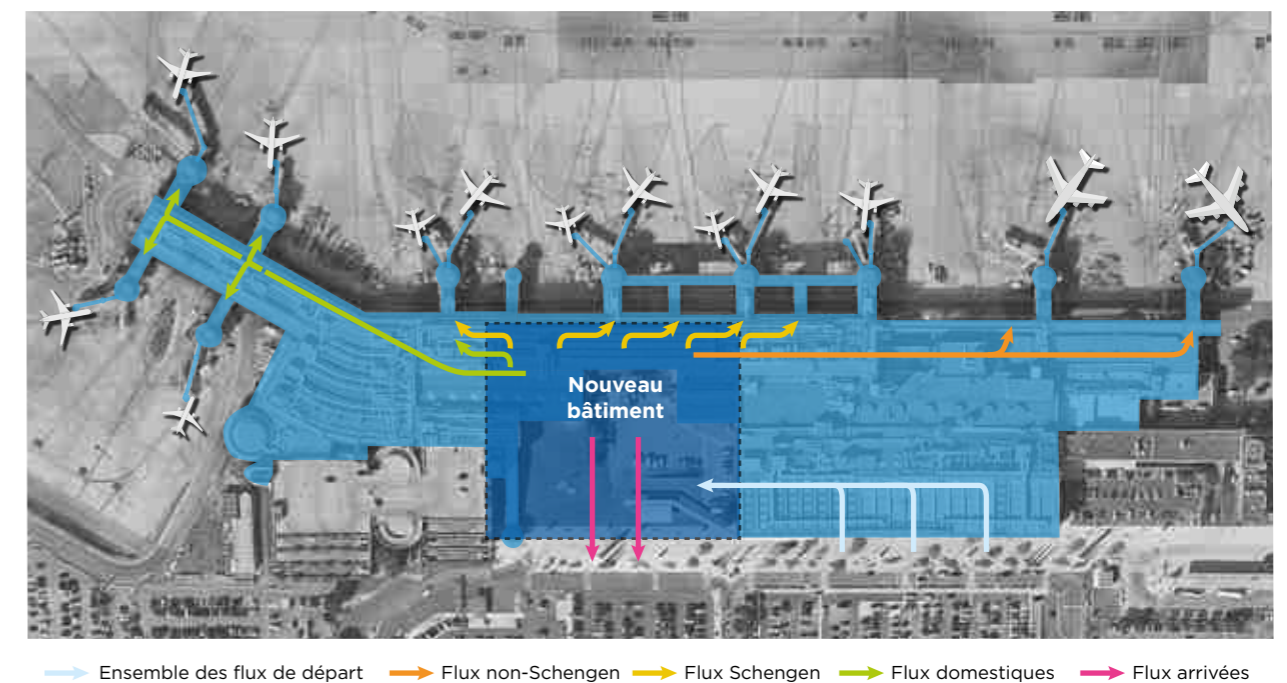
Côté piste (accès réglementé), le Terminal se décomposera en 5 niveaux aux rôles différents :

- **au sous-sol**, la **gestion des bagages** sera centralisée, offrant davantage de souplesse, de fluidité et de services, tant aux compagnies aériennes qu'aux passagers, avec notamment des temps d'attente réduits pour les bagages,
- **le rez-de-chaussée** intégrera les fonctions **d'enregistrement** pour les passagers au départ et à la **livraison bagages** pour les passagers en arrivée,
- **au premier étage**, les passagers au départ rejoindront la mezzanine, rassemblant les **contrôles de sûreté, les commerces et les salles d'embarquement**. La nouvelle zone des contrôles de sûreté est conçue pour être plus évolutive et pour augmenter la fluidité de passage. Les passagers seront ensuite accueillis dans un nouvel espace traversant, permettant d'accéder facilement aux portes d'embarquement,
- **le deuxième étage** est un plateau technique et permettra d'accéder au troisième étage,
- **le troisième étage** sera dédié au **Salon VIP** et à une zone de restauration.

AMÉLIORATION DES FLUX DANS L'AÉROGARE DU TERMINAL 1

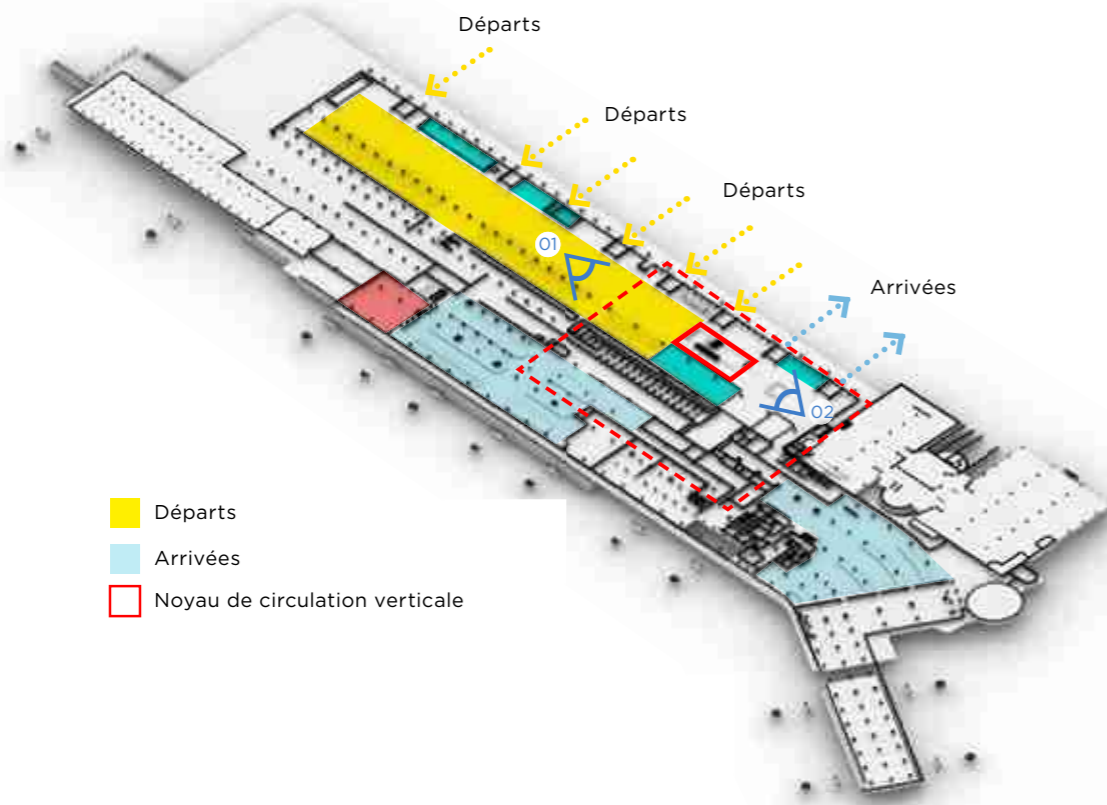


L'état des lieux : un aéroport morcelé avec des flux conflictuels peu fonctionnels



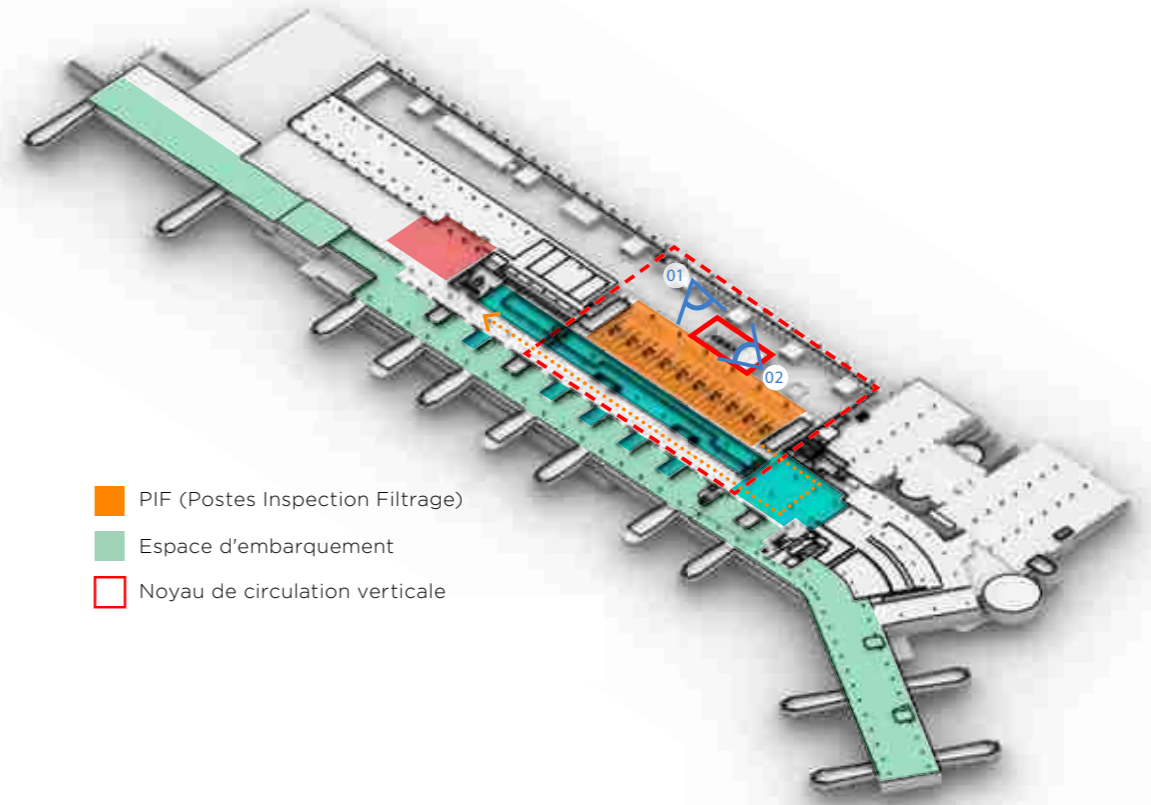
Le futur terminal avec toutes ses fonctions mutualisées

REZ-DE-CHAUSSÉE DU NOUVEAU TERMINAL 1



- Départs
- Arrivées
- Noyau de circulation verticale

PREMIER ÉTAGE DU NOUVEAU TERMINAL 1



- PIF (Postes Inspection Filtrage)
- Espace d'embarquement
- Noyau de circulation verticale



Commerces : une organisation repensée et à ancrage local

Afin de mieux répondre aux attentes des passagers et faire de l'aéroport Marseille Provence un aéroport aux standards internationaux, la répartition des commerces et boutiques sera repensée. Plus d'espaces de commerces et restauration seront disponibles après les contrôles de sûreté, moment où les passagers patientent en salle d'embarquement.

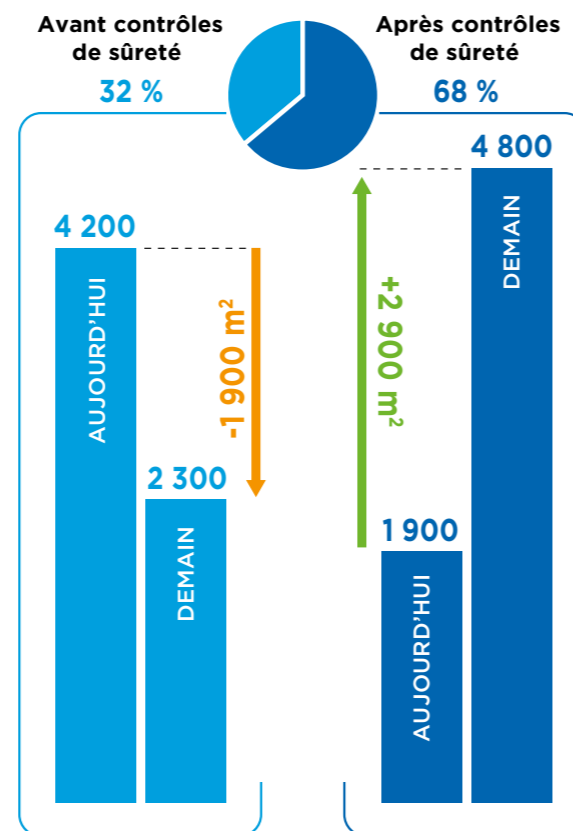
En 2018, 68 % des commerces et restaurants étaient situés avant les contrôles de sûreté et 32 % après ces contrôles. **Avec le projet « Cœur d'aéroport », cette proportion sera entièrement inversée. Cette nouvelle organisation de la zone commerciale est plus en adéquation avec les attentes actuelles des voyageurs. Cette nouvelle organisation permettra de centraliser et d'unifier tous les flux de passagers.**

Les commerces avant les contrôles de sûreté seront majoritairement composés d'une offre de services (pharmacie, consigne/service bagages, distributeur automatique de billets), de boutiques voyageurs (presse, bagagerie, dépannage voyage) et de restauration rapide (boulangerie, kiosque gourmand, etc.).

Les commerces après les contrôles de sûreté proposeront un espace unique de boutiques avec une offre très diversifiée pour les voyageurs (cross retail & food⁷ et pods boutique⁸) et avec une attention particulière portée à l'ancrage régional.

Une ouverture à la digitalisation sera également étudiée selon la demande des passagers (achat effectué au départ et récupéré au retour ou effectué sur Internet et récupéré au départ).

SURFACES DE COMMERCES ET RESTAURANTS



⁷ Des restaurants dans lesquels on peut acheter ce qu'on mange, et à l'inverse, un magasin dans lequel on peut manger

⁸ Avenue commerçante : épicerie fine / bar à vin, foodhall permettant de travailler plusieurs concepts - burger, italien, healthy -, boutique ludique pour les enfants (jouets...), mode, accessoires, etc.

Une architecture inspirée de la Région Sud

Chaque élément du nouveau bâtiment est adapté au contexte climatique et permettra de réduire le recours à la climatisation.

Les façades

La façade principale, orientée Nord-Est, constitue la porte d'entrée du nouveau bâtiment. Cette façade est la seule à être largement vitrée, en continuité avec celle du hall A.

Les façades Sud-Est, Sud-Ouest et Nord-Ouest sont les plus sensibles à la surchauffe liée au soleil. L'ensoleillement de la région Sud, et l'orientation du bâtiment sont ici une contrainte, car ils demandent de surmonter la charge solaire ou l'éblouissement qui auraient pu impacter de façon négative la qualité de service et la performance des systèmes. En conséquence, ces façades les plus exposées sont conçues comme des « interstices » entre les installations existantes et le nouveau toit surélevé. Ce principe permet de **limiter les surfaces vitrées afin de réduire la surchauffe liée au soleil**. Ces façades sont surplombées par une **toiture en débord sur les 4 côtés, formant un pare-soleil naturel**.

La façade Sud-Est côté ville est protégée par un grand portique en débord. Ce débord fait office de pare-soleil, mais ce sont surtout les grands piliers qui le supportent qui forment un **pare-soleil vertical, particulièrement efficace pour les orientations Sud-Est**.

La façade Sud-Ouest, la plus critique en termes de surchauffe solaire l'été, est protégée par un large pare-soleil en débord. Ce pare-soleil, qui forme un **porte-à-faux de plus de 15 mètres de profondeur**, est destiné à protéger la terrasse devant la façade.

COUPE DU NOUVEAU BÂTIMENT



La toiture

La toiture du bâtiment est un élément central pour la qualité des ambiances intérieures. Elle a été conçue comme un « **bouclier environnemental** » : elle reprend le principe des **puits de lumière** du hall A et en fait un outil technologique de contrôle de l'atmosphère. La toiture comportera ainsi des puits de lumière protégés par des pare-soleil, qui amènent la lumière jusqu'au cœur du parcours passager. Elle pourra recevoir des panneaux photovoltaïques.

Les puits de lumière

Les puits de lumière permettent à la fois de faire en sorte que la lumière naturelle entre dans le bâtiment mais aussi de le ventiler naturellement. Ils sont conçus pour permettre des **intensités lumineuses variables selon les besoins**. Les puits de lumière contribueront de plus à **rafraîchir le bâtiment**. Ils seront mobilisés pour purger le bâtiment de l'air le plus chaud situé en partie haute du nouveau bâtiment, réduisant ainsi significativement le recours à la climatisation.



UN BÂTIMENT À HAUT NIVEAU DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Le nouveau bâtiment vise le niveau « Très Performant » de la certification, offrant à l'aéroport Marseille Provence l'opportunité d'être le premier aéroport français certifié « HQE Bâtiment durable 2016 ».



Le nouveau bâtiment est engagé dans un processus de certification « HQE Bâtiment durable 2016 », plus récente des certifications françaises et supérieure aux exigences réglementaires. Cette certification permettra de garantir un haut niveau de performance énergétique du nouveau bâtiment, une diminution de ses coûts de fonctionnement (gestion de l'eau, de l'énergie, des déchets d'activité et de la maintenance) ainsi qu'un environnement confortable pour les passagers (visuel, acoustique, etc.).

La démarche HQE (Haute Qualité Environnementale) concernera en particulier le chantier du nouveau bâtiment avec :

- un choix intégré des produits et procédés de construction limitant l'impact du bâtiment sur l'environnement (utilisation de matériaux recyclables à l'infini, choix de peintures bénéficiant d'un label écologique, etc.) ;
- la mise en place d'une charte chantier à faibles nuisances permettant de sensibiliser et d'impliquer les entreprises de travaux, de réduire les déchets et les nuisances environnementales dus aux travaux.

LES 12 ENGAGEMENTS DE LA CERTIFICATION « HQE BÂTIMENT DURABLE 2016 »

1/ Des lieux de vie plus sûrs et qui favorisent la santé
2/ Des espaces agréables à vivre, pratiques et confortables
3/ Des services qui facilitent le bien vivre ensemble
4/ Une utilisation raisonnée des énergies et des ressources naturelles
5/ La limitation des pollutions et la lutte contre le changement climatique

6/ Une prise en compte de la nature et de la biodiversité
7/ Une optimisation des charges et des coûts
8/ Une amélioration de la valeur patrimoniale, financière et d'usage
9/ Une contribution au dynamisme et au développement des territoires
10/ Une organisation adaptée aux objectifs de qualité, de performance et de dialogue

11/ Un pilotage pour un projet maîtrisé
12/ Une évaluation des mesures tout au long du processus de certification garantissant une amélioration continue de la démarche.

Quels impacts environnementaux pour ce nouveau bâtiment ?

Les impacts du nouveau bâtiment sont principalement liés à la phase chantier.

En phase d'exploitation, ses impacts sont limités dans la mesure où le nouveau bâtiment est un projet non capacitif

et n'a donc pas pour objectif d'augmenter la fréquentation de l'aéroport (voyageurs et avions).

Néanmoins, Aéroport Marseille Provence travaillera finement à la prise en compte de l'ensemble des sujets environnementaux et thématiques spécifiques à l'accessibilité, les émissions de CO₂, la qualité de l'air, les émissions sonores, le milieu naturel ou la qualité de l'eau pour ce bâtiment.

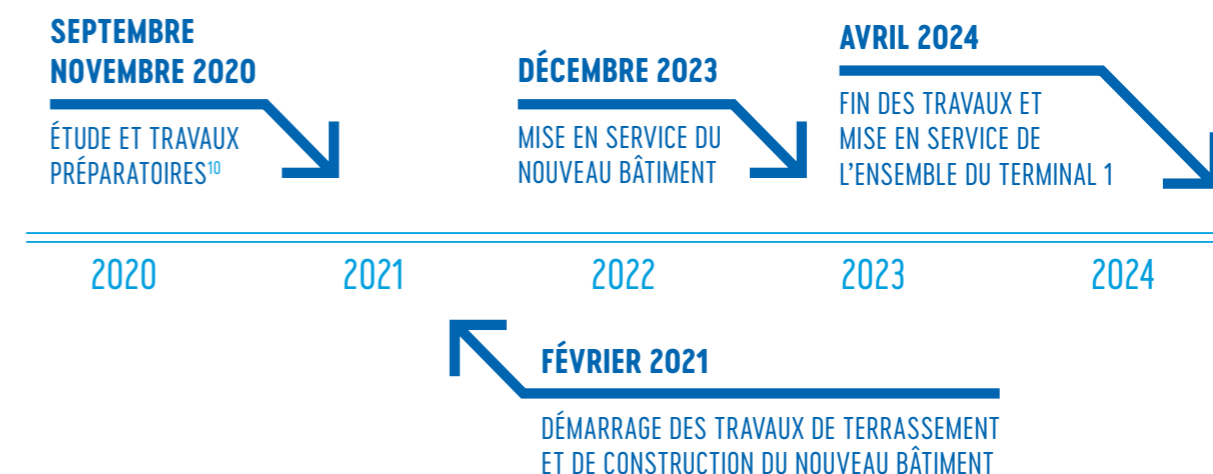
Aéroport Marseille Provence a étudié les impacts du projet global « Cœur d'aéroport », incluant le nouveau bâtiment et les autres opérations non soumises à la présente enquête publique - le redressement des taxiways, l'agrandissement et le réaménagement de l'aire de trafic au sol, la jetée d'embarquement. Ces impacts ont été quantifiés, et des mesures visant à les réduire - en dernier recours à les compenser - ont été définies.

La présente partie décrit les **impacts du nouveau bâtiment**, objet de l'enquête publique. Il s'agit **principalement** d'impacts **pendant le chantier**, limités dans le temps et dans l'espace.

En phase d'exploitation, le nouveau bâtiment ne conduira pas à une augmentation de la capacité de l'aéroport : *de facto*, son impact environnemental en est limité.

Les principaux impacts du projet « Cœur d'aéroport » sont essentiellement liés aux deux opérations de la phase conditionnelle, puisqu'elles conduisent à une augmentation de la capacité de l'aéroport. Ces opérations feront l'objet d'autorisations administratives propres, au cours desquelles leurs impacts seront précisés. Les impacts de ces opérations sont présentés aux pages 29 à 33.

LE PLANNING DES OPÉRATIONS DE LA PREMIÈRE OPÉRATION⁹



L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE

Le nouveau bâtiment a été élaboré en valorisant les constructions existantes (28 000 m² de surfaces seront réhabilitées) et en maximisant l'utilisation d'espaces déjà imperméabilisés mais non exploités jusqu'à présent. Son impact est ainsi limité puisque les démolitions et consommations d'espaces restent réduites.

Le nouveau bâtiment se situera à l'intersection de plusieurs bâtiments maintenus en activité. Ce choix implique donc un phasage de réalisation complexe, flexible et modulable, dont la volonté première visera à limiter l'impact du chantier sur la continuité et la qualité du service. La construction du nouveau bâtiment se déroulera en trois temps :

— **1/ déconstruction** : tous les ouvrages existants au droit du futur bâtiment seront déconstruits. Une partie des toitures sous le porte-à-faux sera également déconstruite afin

de créer une continuité avec la nouvelle structure. Des mesures de protection contre les chutes de gravats seront systématiquement prises ;

— **2/ infrastructure et fondations** : le sous-sol, prévu en béton armé, présente une hauteur d'enfouissement de l'ordre de 7 mètres. Au regard de la nature du terrain, des fondations profondes seront nécessaires ;

— **3/ structure** : l'ensemble de la structure sera conçu conformément à la réglementation parasismique en vigueur.

UNE FOIS CONSTRUIT, LE NOUVEAU BÂTIMENT NE CONDUIRA PAS À UNE AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DE L'AÉROPORT : DE FACTO, SON IMPACT ENVIRONNEMENTAL EST LIMITÉ.

⁹ Le planning ci-dessus tient compte du contexte de crise sanitaire, qui a repoussé le démarrage des travaux.

¹⁰ Travaux préparatoires : Ils visent à anticiper les futurs travaux afin de maintenir les activités du Terminal 1 durant toute la durée des opérations. Il s'agit de travaux de démolition, dépose et aménagements anticipés (relocalisations diverses, reconfiguration des tapis bagages, opération de curage dans la zone du nouveau bâtiment, démolition et reconstruction de la toiture du hall A, etc.)



L'ACCESSIBILITÉ AUX TERMINAUX

La phase de travaux engendrera une centaine de rotations de camions par jour¹¹, soit une augmentation de 0,67 % du trafic routier à l'échelle de la plateforme (34 % en considérant seulement le trafic des poids lourds). L'impact sur le trafic terrestre est donc jugé faible, même si des perturbations ponctuelles du trafic sont à prévoir. Plusieurs mesures sont prévues pour accompagner le trafic et encadrer le flux de camions :

— mise en place d'un plan de circulation :

communiqué à tous les intervenants, il permettra de limiter au strict minimum les déplacements de véhicules de chantier lors des heures d'affluence ou d'emprunter un itinéraire ne dérangeant ni les passagers, ni le fonctionnement de l'aéroport,

— **création de stationnements** pour les intervenants : le stationnement des véhicules du personnel de chantier sera optimisé afin d'occasionner le moins de gêne possible sur l'aéroport. Le stationnement du personnel s'effectuera impérativement dans la zone prévue à cet effet et en aucun cas sur les parkings de l'aéroport,

— **planification des livraisons** pour gêner le moins possible le trafic : les livraisons seront planifiées pour éviter les heures susceptibles d'impacter le trafic routier ou de créer des désagréments pour le fonctionnement de l'aéroport et du chantier. Les accès et les livraisons importantes seront concertés avec les collectivités et l'État pour limiter leur impact,

— **mise en place de panneaux de signalisation** sur les voies d'accès principales pour baliser les accès véhicules et piétons : la signalisation sera réalisée et entretenue durant tout le chantier,

— **stockage des poids lourds du chantier dans l'emprise du chantier** : ils ne stationneront pas sur les voiries, évitant ainsi les congestions de trafic,

— **recours privilégié à des matériaux et des fournisseurs locaux** ainsi qu'à des modes de transports alternatifs : cette politique permettra de limiter les distances parcourues,

— **localisation de la station de lavage des roues des poids lourds en sortie de chantier** : cette localisation permettra de ne pas salir les voiries.



LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

En phase chantier, les émissions directes de gaz à effet de serre sont dues majoritairement à la circulation des engins de chantier pour l'évacuation des déblais. Elles sont estimées à environ 1 000 tonnes de gaz à effet de serre. Durant la phase de travaux, des mesures permettront de limiter les émissions de gaz à effet de serre : optimisation des déplacements sur le chantier, limitation de la vitesse de circulation sur le chantier, utilisation d'un parc de véhicules récents et bien entretenus, organisation des transports pour le personnel (privilégier les transports en commun, le covoiturage, etc.).



LA QUALITÉ DE L'AIR

La présence d'engins et de machines supplémentaires pendant le chantier peut générer des émissions atmosphériques additionnelles.

Par ailleurs, pendant les périodes de vent fort ou lors des opérations de terrassement, des poussières et des déchets légers peuvent également être produits et soulevés.

De plus, des dispositions seront mises en œuvre pour réduire les émissions de poussières : **arrosage des pistes de chantier, bâchage du chargement des camions et stockage des matériaux à l'abri du vent, balayage pendant**

toute la durée du chantier. Les travaux générant de la poussière seront réalisés hors période d'affluence. Les clôtures et cloisons installées bénéficieront d'un dispositif coupe-vent.



LE MILIEU NATUREL

La mise en place du nouveau bâtiment n'a pas d'impact sur le milieu naturel car il est **implanté sur des surfaces déjà imperméabilisées.**



LES ÉMISSIONS SONORES

Le chantier, du fait de l'utilisation d'engins et matériels de chantier et du trafic routier, est susceptible de dégrader l'ambiance sonore. Dans un rayon de 460 mètres, qui correspond à celui des premières habitations, **le niveau de bruit induit par les travaux sera de 36,2 décibels, soit très inférieur aux valeurs du bruit de fond.** Le chantier n'impliquera donc pas de gêne pour les riverains les plus proches.

Des mesures de limitation du bruit sont néanmoins prévues : en limite du périmètre du chantier, la valeur maximale autorisée sera fixée à 75 décibels en moyenne avec des pics à 85 décibels. Pour atteindre cet objectif, un ensemble de mesures sera mis en œuvre par les entreprises sur le chantier : **les zones de travaux seront isolées avec des cloisons acoustiques temporaires, les horaires de chantier seront aménagés selon la nature des travaux, des engins et des matériels insonorisés seront utilisés.** Un planning des phases bruyantes du chantier sera mis en place et communiqué aux passagers, riverains et aux entreprises de la plateforme.

De plus, **le chantier fera l'objet d'un suivi acoustique** pendant toute sa durée. Des mesures de surveillance des niveaux acoustiques seront mises en place pendant toute la durée du chantier.



LA GESTION DES EAUX

Pour la réalisation des fondations, des eaux provenant de la nappe seront pompées. Elles seront redirigées, pendant la phase chantier, vers le réseau d'eaux pluviales existant, après traitement. L'exutoire est l'étang de Berre.

Le chantier générera également un risque de pollution accidentelle d'hydrocarbures, par les eaux de ruissellement. Pour limiter les impacts sur les eaux superficielles, plusieurs mesures sont prévues : **limitation et positionnement adaptés des emprises du chantier, mise en place et maintien de zones spécifiques de lavage des engins pendant toute la durée du chantier.**

Les opérations à risque pour les eaux se feront sur des aires étanches. Plusieurs mesures d'accompagnement seront également mises en place : **sensibilisation des ouvriers aux risques de pollution, étiquetages réglementaires (cuves, fûts, bidons, pots, etc.), contrôle des rétentions. Le chantier sera également équipé de kits anti-pollution en cas de déversements de liquides polluants.**

En phase d'exploitation, la création du sous-sol du nouveau bâtiment sera susceptible de générer un effet de barrage sur l'écoulement de la nappe d'accompagnement de l'étang de Berre. Ce phénomène se traduit par une remontée de la nappe en amont du bâtiment et par une baisse de niveau en aval.

Toutes les solutions techniques et autres dispositifs seront mis en œuvre afin de rééquilibrer le niveau de la nappe entre l'amont et l'aval du nouveau bâtiment et limiter les risques d'inondation.

¹¹ Une rotation comprend un aller/retour.

2 FOCUS SUR LES AUTRES OPÉRATIONS DU PROJET



Les objectifs et principales caractéristiques

L'IMPACT DE LA CRISE COVID-19 SUR LA RÉALISATION DE LA PHASE CONDITIONNELLE

La crise Covid-19 a fait évoluer à la baisse les prévisions de trafic passagers. Selon une étude de l'IATA publiée en juillet 2020, le trafic aérien ne devrait pas revenir à son niveau d'avant-crise de la Covid-19 avant l'année 2024.

L'ampleur de l'impact à long-terme sur le trafic aérien est encore difficile à appréhender précisément. Elle sera entre autres soumise à l'évolution de la situation sanitaire et à la levée des restrictions de voyage qui en découlent, au rétablissement de la confiance des passagers et à la situation économique du secteur aérien.

La phase conditionnelle du projet global « Cœur d'aéroport » sera directement liée au retour d'une croissance soutenue et d'un niveau de trafic aérien qui légitime son utilité.

La phase conditionnelle du projet nécessitera la mise à jour de l'étude environnementale du projet « Cœur d'aéroport » et l'obtention des autorisations requises (permis de construire notamment).

SES OBJECTIFS

Le projet global du « Cœur d'aéroport » s'inscrit dans la stratégie de développement de l'aéroport. Celle-ci repose sur deux documents : les Grandes Orientations Stratégiques (GOS), données par l'État et le Schéma de Composition Générale (SCG), en cours d'élaboration.

Les GOS, publiées en 2017 par le Ministre de la Transition écologique et solidaire, dessinent la politique globale de développement d'Aéroport Marseille Provence et définissent ses principaux objectifs :

— maintenir et améliorer l'accessibilité aérienne de la métropole marseillaise et de la Provence ;

— mettre en œuvre les conditions d'un développement durable de l'aéroport.

Ces grandes orientations conduisent le gestionnaire de l'aéroport à **mettre en œuvre un développement fondé sur l'adaptation des infrastructures aéroportuaires existantes et sur le développement de ses capacités à long terme.**

Ce développement responsable passera par une amélioration de la desserte terrestre multimodale, une gestion foncière adaptée et une volonté de limiter les effets des activités sur la qualité de vie des riverains.

Les GOS prévoient qu'Aéroport Marseille Provence élabore un SCG, traduisant ces orientations dans le temps et dans l'espace.

Ce schéma permettra de dimensionner les besoins en infrastructures. Il constituera la ligne directrice de l'aménagement et du développement des infrastructures et installations aéronautiques et

extra-aéronautiques à l'horizon 2048 (date de fin de concession). Les GOS précisent que ce futur plan traitera de quatre volets principaux :

— un volet aéronautique,

— un volet accessibilité terrestre, voirie et parc de stationnement véhicules,

— un volet développement économique,

— un volet développement durable.

La phase conditionnée à la croissance du trafic aérien du projet « Cœur d'aéroport » (ou phase dite « conditionnelle ») répond ainsi à deux objectifs, dans le cadre du Schéma de Composition Générale : accompagner la dynamique de croissance du trafic aérien et contribuer au développement économique local.

Accompagner la hausse de fréquentation et du trafic aérien

Selon l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA), le nombre de passagers à bord des avions doublera dans les vingt prochaines années, soit l'équivalent d'une croissance de 3,6 % par an¹². Entre 2000 et 2017, le nombre de passagers de l'aéroport Marseille Provence est passé de 6,5 millions à 9 millions de passagers, soit une hausse de 38 % en 17 ans¹³.

Cette tendance est amenée à se poursuivre dans les années à venir, mais la crise sanitaire actuelle a remis en cause les prévisions réalisées jusqu'alors. La dynamique de croissance du trafic devrait reprendre à moyen terme, mais dans le contexte incertain d'aujourd'hui, il est difficile de s'appuyer sur des prévisions fiables tant que la situation n'est pas stabilisée.

Il est néanmoins possible d'avancer à ce stade que la progression du trafic passagers se fera avec une croissance moindre du nombre de mouvements d'avions¹⁴. À titre d'exemple, avant la crise de la Covid-19, la croissance à horizon

2045 du nombre de mouvements d'avions était estimée à +50 % quand la croissance du nombre de passagers était évaluée à +100 %. Cette croissance plus faible du nombre de mouvements d'avions par rapport au flux passagers s'explique par une amélioration de l'emport moyen, c'est-à-dire un meilleur taux de remplissage, mais également par des avions de plus grande capacité.

Si les pistes actuelles de l'aéroport Marseille Provence peuvent accueillir une augmentation des mouvements d'avions, les capacités d'accueil des passagers et des avions à leurs postes de stationnement, notamment celles du Terminal 1, ne pourront pas absorber ce trafic à qualité de service équivalente.

La réalisation de la phase conditionnelle sera décidée en fonction de la dynamique de croissance du trafic.

Sa non-réalisation ne limitera pas l'évolution du trafic, mais fera baisser le niveau de services rendus aux passagers. En effet, en l'absence de projet de modernisation, la capacité d'accueil des infrastructures sera dépassée, générant une diminution de la qualité de service (augmentation des temps d'attente, surpopulation, retards...).

Le projet global « Cœur d'aéroport » permettra de faire passer la capacité du Terminal 1 de 8 à 12 millions de voyageurs.

Contribuer au développement économique local

L'aéroport Marseille Provence est le 3^e aéroport régional français. Situé sur le territoire de la métropole Aix Marseille Provence, il constitue un outil essentiel de l'économie et du développement territorial local. Avec le doublement de son trafic international en dix ans, l'aéroport est un puissant levier d'attractivité et de création de richesses pour le territoire. Son réseau de lignes aériennes directes permet de connecter le territoire

¹² Ce taux de croissance a été validé avant la crise de la Covid-19.

¹³ Entre 2000 et 2019, le nombre de passagers de l'aéroport Marseille Provence est passé de 6,5 millions à 10 millions de passagers, soit une hausse de 54 % en 19 ans.

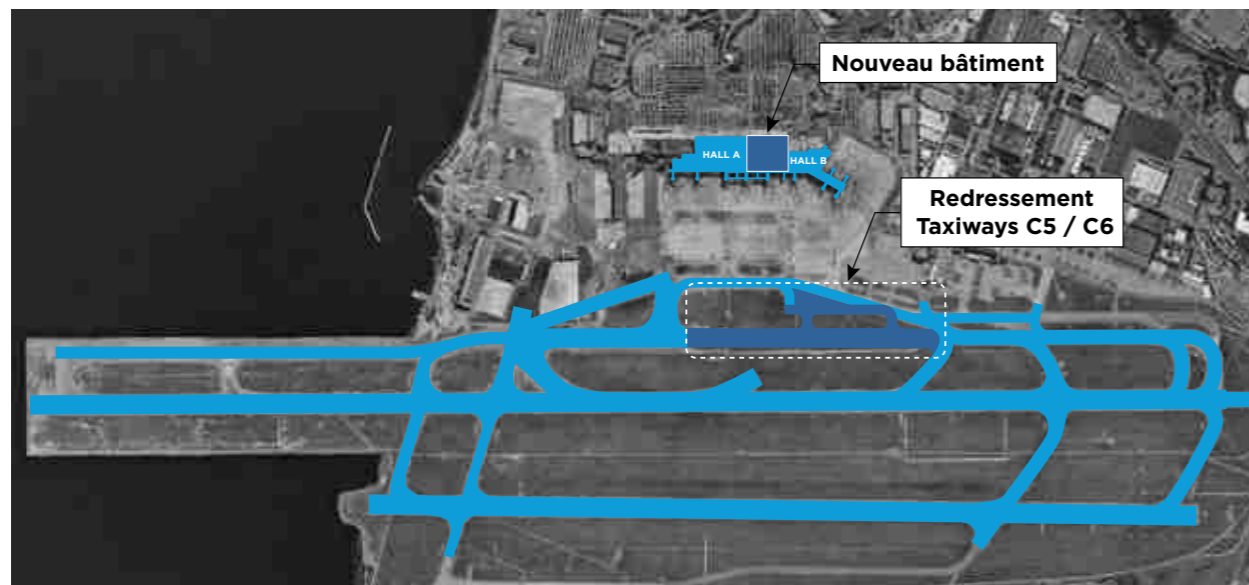
¹⁴ Un mouvement d'avion correspond à un décollage ou un atterrissage d'un avion.

aux principales destinations en Europe et à l'international. L'étude d'impact économique d'Aéroport Marseille Provence, réalisée en 2017, confirme le fort dynamisme de l'activité pour les prochaines années. L'infrastructure contribue fortement à l'économie locale avec 13 200 emplois induits dont 4 500 sur site, soit 1 % de l'emploi du département et 0,4 % du PIB de la Région Sud. **Le projet «Cœur d'aéroport» représente, notamment pour la Région Sud, 3 000 emplois créés d'ici 2027 et 412 millions d'euros de PIB additionnel.**

SES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

Le redressement des taxiways est intrinsèquement lié à la création de la jetée. En effet, la création de la jetée d'embarquement nécessitera l'extension de l'aire de trafic afin d'accueillir des parkings avions supplémentaires (disposés au niveau des actuels taxiways dits C5/C6). L'alignement de ces voies aux pistes permettra de recréer des voies d'accès aux pistes.

PLAN DE MASSE DE LA SITUATION EN FIN DE PHASE FERME



La réalisation de cette opération à horizon 2024 (et donc en avance par rapport à la réalisation de la phase conditionnelle) est liée à la nécessité de réfection de ces voies, leur état se détériorant.

L'agrandissement et le réaménagement de l'aire de trafic au sol, permettront d'accueillir un plus grand nombre d'appareils en simultané, de les stationner au plus près des aérogares et d'accueillir des vols long-courriers. Les nouvelles surfaces imperméabilisées représentent environ 3,1 hectares.

La construction d'une jetée d'embarquement, d'une surface de 13 500 m², sera réalisée dans le prolongement du nouveau bâtiment (opération n°1).

Ce projet permettra de créer des postes avions et des salles d'embarquement supplémentaires, portant la capacité globale du Terminal 1 de 8 à 12 millions de passagers. L'aéroport Marseille Provence pourra ainsi accueillir jusqu'à 18 millions de passagers à terme en 2045 (12 millions pour le Terminal 1 et 6 millions pour le Terminal 2) et être en mesure d'accompagner la croissance de la plateforme aéroportuaire sans dégrader le niveau de qualité de service.

Les impacts, mesures de réduction et de compensation des autres opérations du projet

L'ACCESSIBILITÉ AUX TERMINAUX

La phase conditionnelle du projet « Cœur d'aéroport » doit permettre d'accroître la capacité du Terminal 1, qui sera susceptible à terme d'accueillir 4 millions de passagers supplémentaires. Le nombre de véhicules accédant à la plateforme aéroportuaire chaque année pourrait ainsi progressivement augmenter et accroître la congestion automobile.

Des aménagements sont programmés pour **améliorer la fluidité des accès et le report modal** vers les transports en commun, qui relèvent tous deux des pouvoirs publics. Toutefois, Aéroport Marseille Provence a déployé et prévoit plusieurs mesures pour faciliter les déplacements :

- **amélioration des infrastructures sur l'emprise aéroportuaire** : création d'une gare routière en 2017 et réaménagement du rond-point d'entrée de l'aéroport (rond-point des Lavandes) ;
- **mise en place d'un plan de déplacement inter-entreprise** pour les 4 400 salariés de la plateforme aéroportuaire ;
- poursuite du **partenariat avec les pouvoirs publics pour l'amélioration de l'accessibilité à la plateforme aéroportuaire** : participation à une étude de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur les accès à l'aéroport réalisée en 2019, soutien à la mise en place du plan de déplacements urbains.

UN ENGAGEMENT VERS LA NEUTRALITÉ CARBONE

L'Aéroport Carbon

Accreditation, créée en 2009 à l'initiative de l'Airport Council International (ACI) Europe, est un programme volontaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre des aéroports. Il comprend quatre niveaux d'accréditation : Cartographie, Réduction, Optimisation et Neutralité. Après avoir obtenu le niveau 1 en 2014 et le niveau 2 en 2016, Aéroport Marseille Provence a atteint le niveau 3 en 2018, en réduisant de 25 % les émissions de dioxyde de carbone par passager.

Aéroport Marseille Provence s'est également engagé en 2019 dans la démarche Net Zero Carbon, avec une volonté d'atteindre la complète neutralité carbone.



¹⁵ « Le marché carbone » regroupe l'ensemble des mécanismes d'échanges et de transactions des crédits de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Le projet global « Cœur d'aéroport », dans la mesure où il conduira à l'augmentation de la fréquentation de l'aéroport Marseille Provence, entraînera une hausse des émissions de gaz à effet de serre.

Les activités directement maîtrisées par Aéroport Marseille Provence représenteront moins de 1 % des émissions de GES de la plateforme en 2045. La majeure partie des GES seront induites par la hausse de fréquentation de la plateforme (trafic avion et routier). Conscient de son rôle de facilitateur et coordinateur de la stratégie environnementale de la plateforme, Aéroport Marseille Provence incite activement en parallèle de ses propres actions de réduction, à la mise en place des engagements pris par les acteurs des transports terrestre et aérien.

Ces actions portées par les tiers, aussi appelées « améliorations tendanciennes » sont de différentes natures : renforcement des normes pour les constructeurs permettant de réduire les consommations énergétiques et les émissions des appareils, réalisation de projets d'aménagement permettant d'améliorer la part modale des transports en commun, amélioration de la desserte ou encore mise en place d'actions de compensation (marché carbone¹⁵).

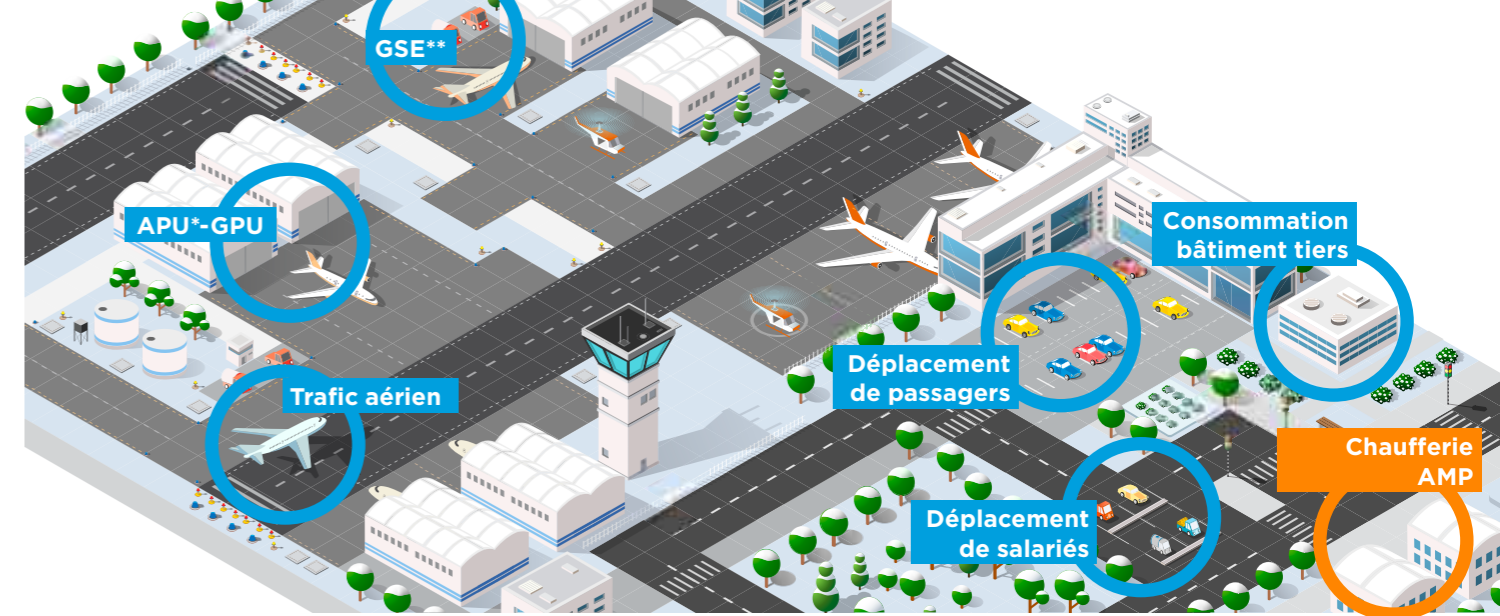
Les émissions induites par le projet et maîtrisées directement par Aéroport Marseille Provence sont les suivantes :

- l'augmentation de la surface de plancher qui entraînera une hausse des besoins énergétiques,
- le développement de la plateforme aéroportuaire qui aura pour conséquence l'augmentation des émissions liées au transport des collaborateurs,
- les émissions liées à l'imperméabilisation des sols et la perte de stockage de carbone induite.

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de ses activités, Aéroport Marseille Provence prévoit :

- l'utilisation de matériaux à faible impact environnemental dans le cadre de la création des nouveaux bâtiments,
- la réduction de la consommation énergétique.

Enfin, à partir de 2023, Aéroport Marseille Provence compensera les émissions de gaz à effet de serre résiduelles générées par ses activités dans le cadre de sa certification environnementale ACA (Airport Carbon Accreditation) Niveau 3+.



- Sources maîtrisées directement par AMP
- Sources qu'AMP peut influencer

* Auxiliary Power Unit (APU) : Unité d'alimentation auxiliaire
 ** Ground Support Equipment (GSE) : Équipement de soutien au sol

En parallèle de ces mesures, Aéroport Marseille Provence étudie d'autres outils pouvant avoir un effet sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre :

- réalisation d'un schéma directeur de bornes de recharge sur les parkings,
- développement des événements pour sensibiliser les passagers aux bonnes pratiques en lien avec la thématique Air/Climat/Énergie,
- promotion des services de compensation carbone proposés par les compagnies,
- mise en place d'un service de compensation des émissions routières.

LA QUALITÉ DE L'AIR

À terme, l'impact sur la qualité de l'air sera essentiellement dû à l'augmentation des trafics routier et aérien. Celle-ci est liée à la croissance de la fréquentation de l'aéroport induite par le projet global « Cœur d'aéroport ». Cet impact variera selon les évolutions des performances des avions, de la part modale des transports en commun et de la performance du parc automobile.

Par ailleurs, afin de faire diminuer les émissions de polluants liées au trafic aérien, Aéroport Marseille Provence prévoit deux principales mesures :

- optimiser les opérations aériennes au travers d'une démarche collaborative avec les acteurs (amélioration des temps de roulage avec la création d'une voie de dégagement et optimisation des temps de vols) ;
- limiter le fonctionnement des moteurs de l'avion, avec la mise à disposition d'énergie électrique sur l'ensemble des parkings des avions.

Pour le trafic routier, Aéroport Marseille Provence prévoit :

- de mettre en place un plan de déplacement inter-entreprises (plateforme de covoiturage...),
- d'installer des bornes de recharge électrique pour les voitures des passagers et des salariés.

— de contribuer au déploiement du plan de déplacement métropolitain, dont le projet a été arrêté en décembre 2019 et qui prévoit, entre autres, la mise en place d'un transport par câble avec la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence et la création d'une desserte directe en navette avec Aubagne. Aéroport Marseille Provence contribue également au suivi de la surveillance de la qualité de l'air assuré par AtmoSud grâce à une convention de partenariat mise en place en 2019.

LES ÉMISSIONS SONORES

Les nuisances sonores sont avant tout liées au trafic aérien. Avec la mise en œuvre des opérations de la phase conditionnelle, l'exposition locale au bruit est susceptible d'augmenter.

Les mesures de surveillance et d'accompagnement réglementaires seront maintenues :

- mesure en continu et analyse des niveaux sonores,
- aide à l'insonorisation et accompagnement des collectivités dans la maîtrise de l'urbanisation (plan d'exposition au bruit).

Au-delà des obligations réglementaires, les démarches de promotion du dispositif d'aide à l'insonorisation seront poursuivies.

LES AIDES À L'INSONORISATION

L'aide à l'insonorisation est un dispositif spécifique aux grands aéroports mis en place par l'État. Elle est exclusivement financée par les compagnies aériennes via une Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA), prélevée par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) selon le principe du « pollueur/payeur ». Le gestionnaire d'aéroport est en charge de la redistribution des sommes perçues sous forme d'aides aux riverains, conformément aux dispositions réglementaires.

Les parties prenantes, réunies au sein de la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR), sont consultées pour donner un avis sur l'attribution des aides. L'aide permet de couvrir 80 %, et dans certains cas jusqu'à 100 %, du montant des travaux d'isolation acoustique chez les riverains situés dans le périmètre du Plan de Gêne Sonore (PGS).

LE MILIEU NATUREL

Les effets du projet global « Cœur d'aéroport » sur le milieu naturel concernent en particulier les oiseaux, avec une augmentation possible des collisions avec les aéronefs. Cependant, au regard des pratiques déjà en place (adaptation de la végétation, effarouchement, analyse des déplacements de certaines espèces avec des balises GPS...), les impacts resteront limités. Le projet global entraînera toutefois la perte d'une dizaine d'hectares de zones enherbées, et une compensation environnementale est prévue sur le site de Cossure, dans la plaine de la Crau, qui fait l'objet d'un projet de réhabilitation d'un espace favorable à la biodiversité.

SUR LA GESTION DES EAUX

Les différentes opérations du projet « Cœur d'aéroport » auront pour conséquence une augmentation des surfaces imperméabilisées, susceptible de conduire à une saturation des réseaux de collecte des eaux de ruissellement et à une dégradation de la qualité des eaux superficielles.

Afin de limiter les impacts sur les eaux superficielles, plusieurs mesures seront mises en œuvre :

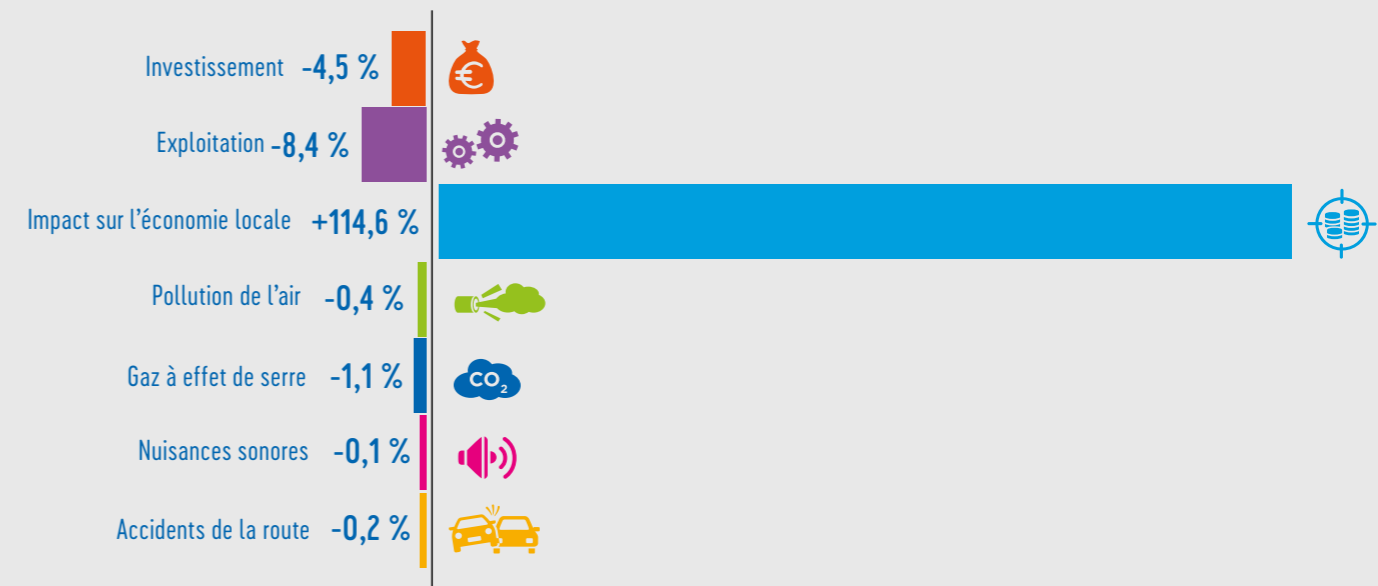
- seules les surfaces strictement nécessaires au bon fonctionnement de l'aéroport seront imperméabilisées,
- les eaux de ruissellement susceptibles d'être polluées feront l'objet d'un traitement avant rejet,
- les ouvrages de collecte ont été dimensionnés afin de supporter cette augmentation de l'imperméabilisation et éviter tout risque de saturation,
- les produits de viabilité hivernale (dégivrage et antigivrage) sont collectés et traités sur site ou envoyés vers des filières de traitement appropriées.

UN PROJET POSITIF POUR L'ÉCONOMIE

Le projet « Cœur d'aéroport » a fait l'objet d'une étude socio-économique, et présente un bilan coûts/avantages très positif grâce à des retombées économiques très élevées sur le territoire. Le projet est donc favorable pour la collectivité, dans toute sa globalité.

Les activités qui bénéficieront des retombées économiques sont diverses : emplois sur la plateforme aéroportuaire, tourisme, recettes aéroportuaires. Au total, à horizon 2048, le projet « Cœur d'aéroport » représenterait un impact positif sur l'économie locale estimé à 7 724 millions d'euros.

CONTRIBUTION SOCIO-ÉCONOMIQUE DES DIFFÉRENTES COMPOSANTES



Les chiffres communiqués sont ceux d'avant crise Covid-19. Ils seront actualisés lors de la mise à jour de l'évaluation environnementale avant le déploiement des autres opérations.

3

L'ENQUÊTE PUBLIQUE



L'enquête publique sur le nouveau bâtiment

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête seront prises en considération par la société Aéroport Marseille Provence et par le Préfet des Bouches-du-Rhône, l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire.

POURQUOI LE PROJET EST SOUMIS À ENQUÊTE PUBLIQUE ?

En application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, les projets de travaux d'ouvrages ou d'aménagements publics ou privés susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une évaluation environnementale. C'est le cas du projet « Cœur d'aéroport ». Cela rend nécessaire la tenue d'une enquête publique. Ainsi, le projet s'inscrit dans le cadre d'une enquête publique environnementale régie par le code de l'environnement (article L. 123-2 du code de l'environnement).

L'enquête publique porte uniquement sur la demande de permis de construire du nouveau bâtiment intégré à la phase ferme du projet « Cœur d'aéroport ».

UN PROJET CONCERTÉ

Depuis 2017, le projet « Cœur d'aéroport » a fait l'objet d'un dialogue continu impliquant les parties prenantes du territoire : l'État, les autorités (nationales, locales et indépendantes), les collectivités locales, les associations environnementales et de riverains, ainsi que les professionnels de la plateforme aéroportuaire.

Ce temps d'information et d'échanges autour du projet « Cœur d'aéroport » a été organisé dans le cadre des instances de dialogue d'Aéroport Marseille Provence, essentiellement la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) mais aussi, ponctuellement, à l'occasion des comités d'information et d'échanges sur le Schéma de Composition Générale (SCG) de l'aéroport et encore à l'occasion des réunions du Conseil de surveillance (instance de gouvernance regroupant les représentants des actionnaires que sont l'État et les collectivités territoriales). Ces instances de gouvernance et de dialogue se sont tenues concomitamment à la réalisation des études environnementales sur le projet global « Cœur d'aéroport ».

Le dialogue a permis à la société Aéroport Marseille Provence :

- d'informer sur les objectifs et les caractéristiques du projet,
- de présenter l'avancée des études et du processus d'évaluation environnementale,
- de répondre aux interrogations des participants.

Durant ces différents échanges, la **desserte terrestre de l'aéroport** est apparue comme un sujet central. Pour les membres de la CCE, il s'agit d'un enjeu fort qui doit permettre de limiter les nuisances, mais également d'améliorer l'attractivité de l'aéroport et de renforcer le dynamisme économique du territoire. Les difficultés quotidiennes d'accès à l'aéroport dues à la saturation du réseau routier ont été rappelées, ainsi que la nécessité de trouver rapidement une solution pour améliorer la desserte de l'aéroport par le réseau routier et les transports en commun.

Les échanges préalables au projet ont par ailleurs porté sur la nécessité de prendre en compte les **émissions sonores** du projet, notamment dans les projections de trafic, les aménagements futurs, ou les plans de prévention du bruit.

Enfin, les **émissions atmosphériques** ont constitué un autre sujet du dialogue. Les échanges ont permis d'évoquer l'évolution de la situation à l'horizon 2045 et le déploiement des principaux leviers permettant de limiter les émissions atmosphériques.

LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Le tribunal administratif de Marseille a désigné un commissaire enquêteur. Il est chargé de veiller à la bonne information du public et de recueillir ses observations, notamment à l'occasion de permanences et dans les registres dédiés.

À l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur rédige :

- un rapport relatant le déroulement de l'enquête, rapportant les observations du public dont ses suggestions et contre-propositions ;
- des conclusions dans lesquelles il donne son avis personnel et motivé.

Ce rapport est public.

LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT (CCE)

La CCE est l'instance de dialogue réglementaire entre un aéroport et son territoire sur les sujets environnementaux et notamment sur le thème des émissions sonores. Cette commission se réunit semestriellement (article R.571-80 du code de l'environnement). Elle est présidée par le sous-préfet d'Istres. Elle est composée de représentants de 3 collèges : les collectivités territoriales, les associations et les professionnels de la plateforme aéroportuaire. Le projet global « Cœur d'aéroport » a fait l'objet d'échanges lors de toutes les réunions de la commission depuis novembre 2017, soit à l'occasion de 5 séances au total. Elles ont permis à tous les participants des différents collèges de s'exprimer.

Les modalités pour s'informer et participer

L'enquête publique se déroule
du mardi 15 septembre au vendredi 16 octobre 2020.



INFORMEZ-VOUS EN CONSULTANT

Le dossier d'enquête publique :

- En mairies de **Marignane (siège de l'enquête publique), Vitrolles, Saint-Victoret et à la Préfecture des Bouches-du-Rhône.**
- Sur le site dédié de l'enquête publique :
www.registre-numerique.fr/coeur-aeroport-marseille-provence

La plaquette d'information

- Téléchargeable et consultable sur **www.marseille.aeroport.fr**



EXPRIMEZ-VOUS

Sur :

- Le registre numérique :
www.registre-numerique.fr/coeur-aeroport-marseille-provence
- Les registres papier mis à la disposition du public dans les **mairies de Marignane, Vitrolles, Saint-Victoret**
- Par courriel :
coeur-aeroport-marseille-provence@mail.registre-numerique.fr

Directement auprès du commissaire enquêteur :

- Par voie postale au siège de l'enquête publique

— Lors des permanences en mairies :

Mairie de Marignane

- 15 septembre de 9h à 12h
- 1^{er} octobre de 14h à 17h
- 9 octobre de 9h à 12h
- 16 octobre de 14h à 17h

Mairie de Vitrolles

- 23 septembre de 9h à 12h

Mairie de Saint-Victoret

- 5 octobre de 14h à 17h



Document non contractuel