

DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE

ENQUÊTE PUBLIQUE

Demande formulée par l'Aéroport Marseille Provence pour l'extension du terminal 1 comprenant la création d'un cœur d'aérogare et le réaménagement des halls A et B sur la commune de Marignane

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Référence : Arrêté d'ouverture d'enquête du préfet des Bouches du Rhône du 10 août 2020

SOMMAIRE

I	Objet de l'enquête	5
II	Présentation du projet d'extension du terminal 1	8
II-1	Localisation et présentation de l'aéroport	8
II-2	Les objectifs du projet de modernisation et d'extension du terminal 1	10
II-3	Travaux anticipés et projets connexes	12
III	Cadre réglementaire et procédures applicables au projet	13
III-1	Cadre réglementaire	13
III-2	Procédures applicables au projet	14
IV	Evaluation environnementale	15
IV-1	Cadrage général	15
IV-2	Hypothèses et scénarios retenus	17
IV-3	Incidences environnementales du projet global	22
IV-4	Incidences en phase chantier	33
IV-5	Impact de la seule opération « cœur d'aérogare »	35
V	Etude socio-économique	36
VI	Avis de l'Autorité Environnementale	37
VII	Compatibilité avec les documents de planification	41
VIII	Avis des personnes et organismes publics	42
IX	Bilan de la concertation dans les instances existantes	44
X	Dossier d'enquête	44
XI	Déroulement de l'Enquête	46
XII	Analyse des observations	49
XII-1	Observations du public	49
	Thème opposition au trafic aérien	50
	Thème avis défavorables avec propositions	57
	Thème soutien au projet	60
	Thème bruit et respect des couloirs aériens	65
	Thème favorable avec propositions	68
	Thème Observations diverses	70
	Thème Pollution de l'air	72
XII-2	Avis de l'aéroport sur les observations du public	72
	Déclaration préliminaire d'AMP	73
	Oppositions au transport aérien, en raison des (GES)	73

	<ul style="list-style-type: none"> -Sur la contribution du transport aérien aux émissions de GES mondiales et françaises -Sur la compatibilité du projet avec les engagements, les analyses et déclarations officielles sur la limitation des émissions de GES 	
	<p>Situation actuelle de l'aéroport et du trafic aérien</p> <ul style="list-style-type: none"> -Caractère inégalitaire du transport aérien -Proposition de réduction / suppression de l'éclairage nocturne, notamment dans les parkings -Demande de revégétalisation de la plateforme, plantation d'arbres, création de massifs peu consommateurs d'eau, biodiversité -Sur la coordination avec l'aéroport de Nice -Sur le niveau de qualité d'accueil des passagers sur le Terminal 2 (jugé indigne) 	81
	<p>Projet de cœur d'aérogare</p> <ul style="list-style-type: none"> -Pourquoi la liaison entre les deux aérogares n'a pu être faite avant ? -Sur la nécessité de réaliser 22 000m² -L'aéroport a-t'il prévu des structures d'accueil pour de longues correspondances ? Les flux entrant et sortant des passagers semblent se croiser dans le nouveau bâtiment, -Concernant le parti pris architectural, lien avec l'identité du territoire -Le choix d'un hall vitré ne semble pas répondre aux exigences du climat marseillais <ul style="list-style-type: none"> -Prise en compte de l'impact des pics de chaleur / création d'ilots de fraîcheur -La politique de traitement des déchets, notamment en lien avec les nouveaux commerces <ul style="list-style-type: none"> -Les fumeurs -Récupération des eaux de pluie -Sur l'octroi des concessions aux commerces sur la base de critères sociaux et environnementaux -Sur l'utilisation des travailleurs détachés pendant le chantier -Sur les conséquences économiques pour les passagers les plus modestes n'ayant pas accès au low-cost -Sur l'obligation de déclaration du projet à la Commission Départementale d'Aménagement Commercial 	84
	<p>Dossier et évaluation environnementale</p> <ul style="list-style-type: none"> -Sur les observations formulées sur la plaquette d'information mise à la disposition du public -Sur l'examen de solutions alternatives au projet -Sur la sous-estimation des émissions de gaz à effet de serre prévues par le dossier d'enquête -Sur l'hypothèse du meilleur remplissage des avions -Sur les engagements de l'OACI et le programme CORSIA -Sur la prise en compte de l'impact financier de la compensation carbone sur le trafic aérien -Sur la prise en compte du rejet futur possible du transport aérien et/ou la création d'un permis individuel d'émission de CO₂ -Sur les émissions de GES de l'opération du nouveau bâtiment objet de l'enquête publique -Concernant la gestion environnementale du projet -Sur la proposition de tableau de bord, rendu public, de la gestion environnementale du projet -Elévation du niveau des mers -Les pics de chaleur -Sur la biodiversité et sur la compensation des milieux naturels sur le domaine de Cossure 	89

	<p>Transports et desserte de l'aéroport</p> <ul style="list-style-type: none"> -Concernant l'accessibilité de l'aéroport et notamment le développement des mobilités alternatives à la voiture , la connexion avec le rail -Sur les risques de saturation des accès routiers -Sur les mesures spécifiques à la plateforme aéroportuaire (priorité à ceux qui viennent en bus, etc.) 	94
	<p>Nuisances sonores dues au trafic aérien</p> <ul style="list-style-type: none"> -Pourquoi l'étude d'impact DGAC/DSNA ne s'est pas traduite par une rectification des trajectoires ? -Non respect des couloirs aériens - Nuisances sonores sur la ville de Gignac et procès -Réalité de l'évolution des nuisances sonores dans le quartier des PINCHINADES depuis l'été 2017 -Gêne sonore au-dessus du quartier de l'Estaque et trajectoire « GNS RNAV31 » Approche courbe ou approche à vue -Sur la création d'un point de virage pour les départs face au sud -Proposition d'interdiction des décollages et des atterrissages la nuit -Sur l'utilisation de Galileo -Sur la contribution n°545 -Bilan de l'aide à l'insonorisation et gestion des moins-values foncières liée à la gêne sonore sur Saint-Victoret -Sur le déménagement de la Base de la Sécurité Civile et l'utilisation de la piste 2 pour les décollages face au sud -Procédure de plainte pour gêne sonore 	96
	<p>Justification économique du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> -Selon l'autorité environnementale le projet présenté a tendance à « sous-estimer les impacts environnementaux du projet et à surestimer ses bénéfices socio-économiques » -Sur la prise en compte insuffisante de la crise de la Covid dans les projections socio-économiques 	102
	<p>Pollution</p> <ul style="list-style-type: none"> -Pollution de l'air -Dépôts noirs dans des propriétés 	104
	<p>Observations diverses</p> <ul style="list-style-type: none"> -Proposition de développer des zones côté Jaï pour le fret et MP2 et un tunnel piéton pour relier les halls A et B à la plage du Jaï -Saisine de la commission nationale du débat public 	105
XII.3	Conclusions sur les observations du public	106

I) Objet de l'Enquête

L'enquête publique concerne la demande de permis de construire déposée le 15 mai 2019 par l'Aéroport Marseille Provence pour l'extension du terminal 1 de l'Aéroport Marseille Provence comprenant la création d'un cœur d'aérogare et le réaménagement des halls A et B du terminal 1 sur la commune de Marignane.

Le demandeur

Le demandeur du permis de construire est la société Aéroport Marseille Provence (qui sera désigné par le sigle AMP), concessionnaire de l'aéroport Marseille Provence, sixième aéroport en trafic de passagers et le cinquième aéroport de fret.

AMP est une société anonyme à directoire et conseil de surveillance au capital de 148.000 euros.

Son capital est détenu à 60 % par l'Etat, 25 % par la CCIMP et 15 % par les collectivités (Région Provence Alpes Côte d'Azur, Département des Bouches-du-Rhône, Métropole Marseille Provence et ville de Vitrolles).

Sa mission est d'assurer l'aménagement, les investissements, la gestion, la maintenance et le développement commercial de la plate-forme aéroportuaire.

La concession

La concession a été attribuée à la société AMP par un arrêté du 20 mars 2015 du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, modifiant la concession antérieure de l'aérodrome de Marseille-Provence attribuée à la chambre de commerce et d'industrie de Marseille.

Les dispositions combinées de l'article 6 de l'avenant et de l'article 61 du cahier des charges type imposent au concessionnaire, s'il envisage la réalisation d'un projet dont le montant hors taxe excède 20 % du chiffre d'affaires des activités concédées, de soumettre pour approbation au ministre chargé de l'aviation civile, avant le lancement des opérations, un dossier relatif à l'investissement projeté.

645 hectares sont concédés par l'Etat sur les 671 hectares de la plateforme aéroportuaire. (les 26 ha non concédés font partie du domaine public de l'Etat).

L'objet de l'enquête publique

L'enquête publique porte sur le dossier de demande de permis de construire (déposée et enregistrée en mairie de Marignane sous le numéro PC 013 054 19F0038) du bâtiment dit « coeur aérogare », qui constitue, l'essentiel, de la tranche ferme de l'ensemble du projet d'extension du terminal 1 de l'aéroport Marseille Provence.

Le projet d'extension du terminal T1 de l'aéroport Marseille Provence présenté dans le dossier prévoit, en fait, quatre opérations, réalisées en deux tranches :

- la réalisation d'une extension de bâtiment dite « coeur aérogare » (tranche ferme),
- la réfection et le repositionnement de voies de circulation des avions (taxiways C5/C6) (tranche ferme),
- la construction d'une jetée d'embarquement (tranche conditionnelle),
- le réaménagement des aires avions comprenant la création de nouveaux parkings avions (tranche conditionnelle).

En considérant le périmètre global des 4 opérations, le projet entre dans le champ de l'article L122-2 du Code de l'environnement. Il doit donc faire l'objet d'une évaluation environnementale (étude d'impact) au titre de deux rubriques de l'article R122-2 du code de l'environnement.

- Au titre de la rubrique 8 : construction d'aérodrome
- Au titre de la rubrique 39 b : opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha

Une enquête publique est, ainsi, nécessaire avant toute décision ou réalisation conformément aux prescriptions de l'article L123.2 du code de l'environnement.

L'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation sur la demande de permis de construire est le Préfet des Bouches du Rhône. Le Préfet est, en effet, compétent pour délivrer le permis de construire pour les projets réalisés pour le compte des concessionnaires de l'Etat conformément aux articles L422-2 et R422-2 du code l'urbanisme.

L'enquête publique est organisée par le Préfet des Bouches du Rhône selon les dispositions de l'article L123-3 qui précise « L'enquête publique est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise ». Il s'agit d'une enquête environnementale régie par les articles L123-1 à L123-18 et R123-1 à R123-24 du code de l'environnement.

La décision qui pourra être adoptée au terme de l'enquête sera un arrêté du Préfet accordant le permis de construire avec ou sans prescriptions ou un arrêté refusant le permis de construire.

Observation

L'ensemble des quatre opérations a été considéré comme un projet « unique » au sens de la réglementation de l'évaluation environnementale (article L122-1 du Code de l'environnement), les quatre opérations devaient, en effet, toutes se réaliser dans la décennie. **Aujourd'hui, compte tenu du report à une date non définie de la tranche conditionnelle, en raison de l'effondrement du trafic avec la crise sanitaire de la COVID19, considérer ces 4 opérations comme un projet unique semblerait plus difficile à justifier.**

Or, si le cœur d'aérogare avait été considéré comme un projet sans lien avec les autres phases du projet d'ensemble, le permis de construire, objet de la présente enquête, aurait fait l'objet d'un examen au cas par cas (**Article L122-1-2 du code de l'environnement**).

Il n'aurait pas été soumis à enquête publique même s'il avait été soumis à évaluation environnementale. L'article L123-2 exempte, en effet, d'enquête publique les demandes de permis de construire portant sur des projets d'aménagement donnant lieu à la réalisation d'une évaluation environnementale, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale.

Le dossier aurait fait simplement l'objet d'une **procédure de participation du public par voie électronique**, selon les modalités prévues à l'article L123-19.

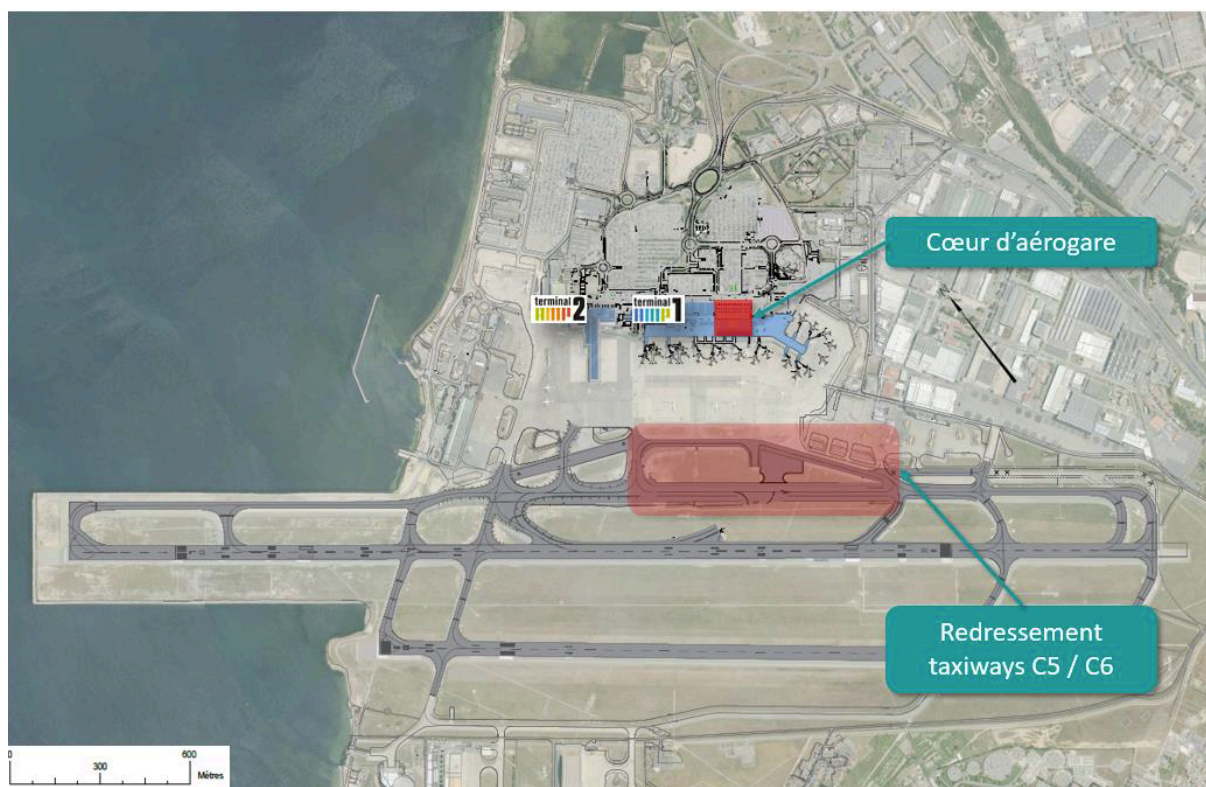
II) Présentation du projet d'extension du terminal 1 de l'aéroport Marseille-Provence

II-1 Localisation du projet et présentation de l'aéroport

L'aéroport Marseille Provence se situe à 25 kilomètres du centre-ville de Marseille. Le périmètre de la concession aéroportuaire (plan ci-dessous) se situe sur le territoire de la commune de Vitrolles et de Marignane.



L'emprise du projet ne concerne que la commune de Marignane. Le plan ci-dessous présente la localisation de la tranche ferme du projet (cœur d'aérogare et redressement des taxiways).



Présentation de l'aéroport

L'aéroport dispose de deux aérogares :

- **Le terminal T1**, composé des halls A et B :
 - le hall A, bâtiment principal et historique, accueille la plupart des vols internationaux ;
 - le hall B, réservé essentiellement aux vols AIR France et aux vols intérieurs ;
- **le terminal T2**, construit en 2006 est destiné aux compagnies « Low-Cost ».

L'aéroport comporte deux pistes orientées Nord-Ouest/Sud-Est. La plus grande est d'une longueur de 3 500 m pour 45 m de largeur, la deuxième fait 2 370 m pour 45 m de largeur également.

En outre, diverses activités sont présentes sur la plateforme aéroportuaire. En particulier :

- Stockage et ravitaillement en carburant des aéronefs ;
- Transport logistique (fret express) ;

- Aviation d'affaire.

AMP dispose de parcs de stationnement d'environ 13 500 places, ainsi que d'une gare routière.

II- 2 Les objectifs du projet de modernisation et d'extension du terminal 1 de l'aéroport Marseille Provence

Le projet ne concerne que le terminal 1. Les quatre opérations sont :

- Le coeur d'aéroport (tranche ferme livraison prévue en 2022), d'une surface de 19112,5 m² de surface de plancher (21 994 m² créés et 2 882 m² supprimés), reliera les halls A et B du Terminal 1, permettant de centraliser de nombreuses fonctions opérationnelles et de proposer davantage de commerces et de restaurants.

Seul ce projet fait l'objet du permis soumis à enquête publique.

- Le redressement des taxiways C5 et C6 (tranche ferme): En raison de leur vétusté ils doivent être rénovés. Ils seront déplacés pour les aligner avec les autres. Le redressement des taxiways entraîne la création d'une surface imperméabilisée d'environ 5,9 ha. Le redressement des taxiways permet aussi de libérer les emprises pour l'extension de l'aire de trafic (tranche conditionnelle). La réalisation est prévue au mieux en 2023.

La réalisation de la tranche ferme, améliore l'accueil des passagers et rationalise les fonctions mais n'influera pas sur la capacité de l'aéroport.

- Une jetée d'embarquement internationale (tranche conditionnelle), d'une surface de 13500 m² de surface de plancher, qui devrait être construite dans le prolongement du coeur, (objectif initial début travaux 2027, livraison prévue 2030). Elle permettrait de créer des postes avions supplémentaires, portant la capacité globale du Terminal 1 de 8 à 12 millions de passagers.

- L'aire de trafic au sol des aéronefs (tranche conditionnelle) devrait être agrandie et réaménagée pour repositionner les voies de circulation et les aires de stationnement avion existantes et nouvelles. Les nouvelles surfaces imperméabilisées représenteraient environ 3,6 hectares.

La reconfiguration de l'aire de trafic permettrait :

- d'optimiser le nombre d'avions pouvant stationner au contact de l'aérogare;
- d'accueillir un plus grand nombre d'aéronefs simultanément.

Des postes de stationnement spécifiques seront conçus pour accueillir des opérations de dégivrage.

La tranche conditionnelle était prévue pour un début de réalisation en 2027 maintenant décalée au-delà de 2030 en raison de la baisse du trafic résultant de la crise sanitaire de la COVID19.

Objectifs du projet de cœur d'aérogare (objet de la présente enquête)

Le terminal 1 apparaît ne plus être adapté aux standards internationaux. Ce projet permettra de rattraper un retard important vis à vis autres aéroports français (le hall A du terminal T1 actuel a plus de 60 ans) :

Il est de plus nécessaire de mettre l'aérogare aux normes européennes (exigence de l'AESA, agence européenne de la sécurité aérienne) concernant, notamment, le système de traitement des bagages. Les installations actuelles ne respectent pas la nouvelle réglementation qui devrait être appliquée au plus tard le 1^{er} septembre 2022.

Les principaux objectifs de la création de ce cœur d'aérogare sont ainsi :

- La rationalisation des flux de passagers en mutualisant tout un ensemble de fonctionnalités aéroportuaires aujourd'hui éclatées dans les Terminaux A et B (enregistrement des passagers, contrôle de sûreté, traitement des bagages), avec une réduction des coûts d'exploitation et de maintenance des installations,
- L'amélioration de la qualité de service, notamment par la création de plus de 20 000 m² d'espaces supplémentaires,
- La mise en conformité de l'aéroport aux nouvelles normes de contrôle des bagages en permettant de mettre en place un contrôle par des appareils 3D,
- Le réaménagement des zones commerciales permettant un meilleur accueil des passagers et une augmentation des revenus extra-aéronautiques.

Description détaillée du projet de coeur d'aérogare

Le coeur d'aérogare comportera en :

- en sous-sol (5 795m²) : tri bagage centralisé,
- au RDC (6 597,8 m²) côté ville (en zone publique): hall public/accueil, enregistrement, côté piste : livraison bagages, espaces commerces,
- R+1 (4 341m²) : « mezzanine », contrôles de sûreté, espace commerces, salles d'embarquement,
- R+2 (1 134m²): palier vers les différents étages,
- R+3 (1 243m²): salon VIP, restaurants et terrasse avec vue sur les pistes,

Budget prévisionnel

Le budget de l'opération d'ensemble (tranche ferme et tranche conditionnelle) est estimé à environ 250 millions d'euros :

Coeur (avec système de tri de bagages) : 126,5 M€

C5/C6 : 8,5 M€

Aires stationnement : 16,6 M€

Jetée : 59 M€

Maitrise d'œuvre et prestations intellectuelles : 39 M€

Le coût total du Cœur est évalué à 140M€.

II-3 Travaux anticipés et projets connexes

Des déclarations préalables d'autorisations de travaux ont été effectuées en amont du permis de construire, objet de la présente enquête, pour permettre la réalisation de travaux et d'aménagements anticipés dans le but de faciliter les futurs travaux du Cœur d'aérogare.

Ces travaux comportent notamment des reprises ponctuelles de la façade du Hall Pouillon (hall A), de l'extension piste du bâtiment Rogers (hall B), ou encore le rehaussement de la toiture du hall 3.

Ces travaux anticipés ont un coût d'environ 8,5 M€.

Il convient de noter, de plus, que divers projets pourraient être engagés par AMP parallèlement à la réalisation du cœur d'aérogare.

Les derniers permis de construire accordés portent, notamment, sur:

- des bureaux (près de 6 000M²), accordé le 24/10/2019,

- la centrale chaud /froid, accordé le 25/05/2020,
- la création d'un parking P3/P4, accordé le 26/03/20 après examen au cas par cas au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement.

Ce parking, en silo de trois étages, devrait être implanté en lieu et place de l'actuel parking P3 et comporterait :

- Un nouveau parc à étages P4 d'environ 1400 places,
- Un nouveau parc à étages sur le P3 d'environ 800 places,
- Une extension de 1000 places.

Compte tenu de près de 1000 places de stationnement perdues, ce projet permettrait de créer 2200 places supplémentaires. Il devrait également contribuer à diminuer l'émission de gaz à effet de serre car il est prévu de le recouvrir de panneaux photovoltaïques.

La construction de ce parking, selon les informations fournies par le pétitionnaire, est pour l'instant repoussée compte tenu des nouvelles prévisions de trafic impactant les ressources d'AMP et ses possibilités d'investissement.

III) Cadre Réglementaire et Procédures applicables

III- 1 Cadre réglementaire

Les textes applicables au projet sont les suivants :

Code de l'environnement

Textes relatifs à l'enquête publique :

- Les articles L123-1 et L123-2 et R123-1 relatifs au champ d'application et objet de l'enquête publique ;
- Les articles L123-3 à L123-18 et R123-2 à R123-27 relatifs à la procédure et au déroulement de l'enquête publique ;
- Les articles L103-2, L103-6 et R.103-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

Textes relatifs à l'étude d'impact sur l'environnement :

- Les articles L122-1 à L122-3-3 du Code de l'environnement relatifs aux études d'impacts des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;
- Les articles R122-1 à R122-14 du Code de l'environnement relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement.

Code de l'Urbanisme

- Les articles L111-1 à L111-13 et R111-1 et suivants relatifs aux règles générales de l'urbanisme ;
- Les articles R423-57 et R423-58 relatifs aux permis de construire soumis à enquête

publique et plus généralement le livre IV de la partie réglementaire du Code titres II et III ;

- Les articles L421-1 et suivants, et R 421-1 et suivants (champ d'application du permis de construire) ;

-Les articles L422-1 et suivants (compétence) ;

-Les articles L114-1 et suivants, et R114-1 et suivants (sécurité publique).

Code de la Construction et de l'Habitation

- Les articles L111-7 et suivants et L123-1 et suivants et les articles R111-19 et suivants, R123-1 et suivants, définissant les modalités de protection contre les risques d'incendie ainsi que leurs conditions d'accessibilité aux personnes handicapées.

Code des transports

-Article L6331-3 (homologation) ;

-Articles L1521-1 2 et 3 (bruit) ;

-Articles L1511-1 à L1511-6 et R1511-1 à R1511-16 (évaluation socio-économique).

lii-2 Procédures applicables au projet

Les procédures applicables sont les suivantes :

Cœur d'aérogare

-Permis de construire (objet de la présente enquête),

-Dossier de déclaration loi sur l'eau pour le chantier et pour la phase d'exploitation, en raison des pompages dans la nappe envisagés (paragraphe 1.1.2.0 du tableau annexé à l'article R 214-1 du code de l'environnement),

Taxiways

Le projet de redressement des taxiways fait partie de la tranche ferme mais pas du projet actuel proposé à l'enquête publique. Il sera ainsi soumis :

-à évaluation environnementale permettant d'actualiser l'étude d'impact avec des enjeux actualisés, au titre de l'article 8 du R122-2 du Code de l'environnement car il s'agit d'une modification d'un aérodrome,

-à une déclaration loi sur l'eau pour le chantier et pour la phase d'exploitation en raison des surfaces imperméabilisées (paragraphe 2.1.5.0 du tableau annexé à l'article R 214-1 du code de l'environnement),

-à une dérogation au titre des espèces protégées.

Ce projet devrait ainsi être soumis à une nouvelle enquête publique.

Jetée d'embarquement

-Permis de construire après évaluation environnementale et enquête publique,

Aire de trafic (même procédure que pour les taxiways)

-Dossier de déclaration loi sur l'eau pour le chantier et pour la phase d'exploitation (paragraphe 2.1.5.0 du tableau annexé à l'article R 214-1 du code de l'environnement),

-Dérogação au titre des espèces protégées.

Pour les dérogations espèces protégées (nécessaires pour les taxiways et l'aire de trafic) il faut noter qu'AMP est titulaire d'un arrêté préfectoral (20 juin 2018) portant autorisation dérogatoire à l'article L411-1 en application de l'article L411-2 du Code de l'Environnement, pour effaroucher des espèces d'oiseaux protégées et en réguler des spécimens au titre de la prévention du péril aviaire (pour éviter les collisions des oiseaux avec les avions).

Les extensions du Terminal 1 sont considérées comme un « projet nouveau » entraînant la destruction d'un peu moins de 10 ha de zones engazonnées servant de lieu de nidification pour diverses espèces ainsi que de zones d'habitat du lézard des murailles. Une demande de dérogation au titre des espèces protégées devra, ainsi, être déposée.

IV) Evaluation Environnementale

IV-1 Cadrage général

Soumission du projet à évaluation environnementale

Le projet, avec les quatre opérations prévues, est soumis à évaluation environnementale au titre de deux rubriques du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'Environnement:

- N°8 Construction d'aérodromes

- N°39 b Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha

Le redressement des taxiways et la création d'aires pour les avions sont considérés comme des modifications d'un aérodrome, et entrent donc dans le champ de la rubrique 8.

Le projet rentre également dans le champ d'application de la rubrique 39 b en raison d'un terrain d'assiette supérieur à 10 hectares.

En effet, le terrain d'assiette du projet représente un total de 11,53 ha, répartis de la manière suivante :

-le Coeur : 1,2 ha

-les Taxiways C5 / C6 : 5,9 ha

-la jetée d'embarquement : 0,93 ha

-l'aire de trafic et de stationnement des aéronefs : 3,5 ha

Autorité environnementale (Ae)

Conformément à l'article R 122-6-2 du code de l'environnement, le projet étant soumis, de par la concession, à une décision d'autorisation ministérielle, notamment pour les aspects de sécurité aéroportuaire, l'autorité environnementale est le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD).

L'avis du CGEDD fera l'objet d'un examen au chapitre VI.

Inscription du Projet dans le Schéma de Composition Générale

Le Ministre chargé de l'aviation civile a publié en 2017 les **Grandes Orientations Stratégiques (GOS)** visant à maintenir et améliorer l'accessibilité aérienne de la métropole marseillaise et à mettre en oeuvre les conditions d'un développement durable de l'aéroport de Marseille-Provence.

Conformément à l'article 58 du cahier des charges type applicable à la concession de l'aéroport « à la demande du ministre chargé de l'aviation civile ou de sa propre initiative, le concessionnaire établit et met à jour un schéma de composition générale qui précise, ...à différents stades de développement de l'aérodrome, la localisation et le dimensionnement des différentes infrastructures et installations. Ce schéma et ses mises à jour sont approuvés par le ministre chargé de l'aviation civile. »

Suite à la publication des **Grandes Orientations Stratégiques (GOS)**, l'Etat a, ainsi, demandé au gestionnaire d'élaborer le **Schéma de Composition Générale (SCG)**.

Ce schéma doit constituer le plan directeur de l'aménagement et du développement des infrastructures et installations aéronautiques et extra-aéronautiques à horizon 2048 (fin de concession).

Ce schéma fera l'objet d'une **Evaluation Environnementale** et donc d'une enquête publique.

Mais ce schéma dont l'élaboration a commencé, qui devrait précéder la réalisation des projets d'aménagement et d'extension des installations de l'aéroport, n'était pas prêt avant le dépôt du permis de construire.

L'Autorité environnementale a regretté cette situation et pointé la fragilité juridique induite par cette interprétation minimale du code de l'environnement.

Mais il faut souligner que compte tenu des nouvelles perspectives du transport aérien, l'ensemble de ce schéma est à reprendre, aujourd'hui, sur des bases nouvelles et on peut penser qu'il ne pourra pas être finalisé avant 3 ou 4 ans.

Portée de l'analyse de l'évaluation environnementale

L'étude d'impact présentée dans le dossier soumis à enquête et qui sera analysée dans les paragraphes suivants porte sur les incidences sur l'environnement du projet d'extension du Terminal 1, avec un horizon éloigné 2045.

Cette étude ne prend pas en compte, toutefois, les futures extensions du Terminal 2 et l'aménagement ultérieur des circulations et des parkings. L'élaboration préalable du Schéma de Composition Générale aurait permis d'avoir une vision d'ensemble de tous les projets futurs et pas uniquement du Terminal1.

Le plan d'ensemble (le SCG) et la tranche conditionnelle feront l'objet de nouvelles évaluations environnementales et d'enquêtes publiques spécifiques permettant d'avoir ultérieurement cette appréciation globale des incidences futures sur l'environnement du développement de l'aéroport.

L'étude présentée apporte, toutefois, des informations utiles sur les perspectives à long terme, sur les conséquences de l'activité future de l'aéroport avec, cependant, des hypothèses de trafic ne correspondant plus à la réalité d'aujourd'hui, avec la crise sanitaire de la COVID19. Pour autant, la décision qui sera prise à l'issue de la présente l'enquête publique porte, uniquement, sur le permis de construire du seul « cœur d'aérogare » dont les incidences sur l'environnement seront analysées au paragraphe IV-5. Les éventuels points négatifs mis en évidence par cette étude devront, ainsi, être relativisés, car, pour une grande part, sans lien direct évident avec le projet de « cœur d'aérogare ».

IV-2 Hypothèses et scénarios retenus

A) Scénarios étudiés

L'évaluation environnementale présentée dans le dossier a eu pour objectif d'évaluer les impacts environnementaux du projet d'extension du Terminal 1 en

mesurant les écarts entre :

-Les impacts environnementaux attendus sans la réalisation des extensions. Il s'agit du **scénario de « Référence »** dans lequel l'activité de l'aéroport poursuit sa croissance sans les extensions du terminal 1, en tenant compte de l'évolution du Terminal 2, du Fret, etc.

-Les impacts environnementaux attendus avec la réalisation des extensions. L'opération de la « jetée d'embarquement » permettrait à l'activité de poursuivre une croissance supérieure à celle du scénario de référence. **Il s'agit du scénario « Projet »**

L'étude présentée a essayé également d'intégrer également les incidences des éventuelles mesures prises par des acteurs indépendant d'AMP susceptibles d'atténuer l'impact sur l'environnement de l'ensemble de l'activité induite par l'aéroport.

Ces éventuelles améliorations ont été regroupées dans le cadre de l'étude sous le vocable d'« **améliorations tendancielle** ».

Il s'agit principalement :

- des améliorations du secteur aérien comme l'amélioration des performances énergétiques des aéronefs et l'augmentation du nombre de passagers transportés par vol,
- des améliorations portées par le territoire, plus spécifiquement en matière de transport en commun.

L'évaluation environnementale retient ainsi 4 scénarios :

- **Le scénario de référence sans amélioration tendancielle** : il considère l'évolution naturelle de l'aéroport sans la mise en place des extensions du terminal 1 dans un contexte défavorable.
- **Le scénario Projet sans amélioration tendancielle** : il prend en compte la mise en place des extensions du terminal 1 dans un contexte défavorable.
- **Le scénario de référence avec améliorations tendancielle** : il considère l'évolution naturelle de l'aéroport, sans la mise en place des extensions du terminal 1, dans un contexte favorable avec la réalisation d'améliorations réduisant les impacts environnementaux du projet.
- **Le scénario Projet avec améliorations tendancielle** : il prend en compte la mise en place des extensions du terminal 1 dans un contexte favorable.

B) Améliorations tendancielle retenues

a) Améliorations tendanciennes portées par le secteur aérien

-Amélioration de l'emport moyen

Les 4 scénarios ont pris en compte la même hypothèse d'augmentation du nombre de passagers par vol de 13% pour le T2 et de 37% pour le T1 de 2017 à 2028 et une stagnation ensuite.

Ces prévisions traduisent les tendances passées, il n'est pas sur qu'elles se réalisent, avec le calendrier prévu, dans un contexte très différent lié à la crise sanitaire.

-Amélioration de la performance de la flotte avions

L'amélioration de la performance des aéronefs concerne :

- Les émissions sonores,
- Les rejets gazeux impactant la qualité de l'air,
- Les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

Les nouveaux appareils pourraient présenter une consommation de carburant en diminution d'environ 20% et une diminution du bruit des moteurs de près de 50%.

L'amélioration tendancielle sur l'évolution technologique des avions prend en compte , à partir de 2017, un taux de renouvellement de 2%/an de la flotte d'avions accédant à l'Aéroport de Marseille Provence avec des avions nouvelle génération.

-Engagement de l'Aviation Civile pour une croissance neutre en Carbone

L'aviation civile représente environ 2 % à 3% des émissions mondiales de CO2 selon diverses sources.

L'OACI (organisation de l'aviation civile internationale) s'est engagé sur un objectif de « croissance neutre en carbone 2020 » c'est à dire le plafonnement des émissions de CO2 de l'aviation internationale au niveau qu'elles atteindront (qu'elles auraient du atteindre) en 2020.

Pour atteindre ces objectifs, il est prévu :

1. l'amélioration de la performance environnementale des avions,
2. des procédures opérationnelles conduisant à réduire la consommation de carburant,
3. le développement des biocarburants aéronautiques,
4. des mesures économiques de compensation.

Ces engagements complètent le dispositif européen EU-ETS qui impose déjà aux compagnies de compenser totalement les émissions de CO₂ de leurs vols au sein de l'espace économique européen et le système CORSIA de compensation volontaire des émissions GES du secteur aérien, sur le périmètre des vols internationaux. (81 Etats représentant 77 % de l'activité aérienne internationale se sont portés volontaires.)

b) Amélioration de la proportion de passagers empruntant les transports en commun

Cette proportion pourrait passer de 16,3% en 2017 à 28% en 2030 puis 33,7% en 2045, soit une augmentation de +17,4% sur la période.

c) Amélioration de la performance du parc automobile

Il a été retenu une amélioration des rejets gazeux du parc automobile conformément au référentiel COPERT 5 référentiel européen sur les émissions de GES et de polluants par le parc automobile.

C) Hypothèses d'évolution du trafic aérien

Hypothèses du dossier d'enquête

Les scénarios présentés s'appuient sur des projections de trafic jusqu'à l'horizon 2045 établies avec des perspectives d'évolution ne tenant pas compte de la crise de la COVID19.

Elles prévoient une moindre croissance du nombre de mouvements avions par rapport au nombre de passagers, une part de trafic pour le marché national qui diminue au profit de l'international, un taux de croissance annuel moyen soutenu jusqu'en 2030, puis un tassement à plus long terme.

Dans les prévisions, il a été, également, retenu une augmentation de la fréquentation du T2 de 2,4 millions de passagers en 2017 à 6,4 millions en 2045. (ce qui supposerait également des travaux d'augmentation de capacité du T2).

Les extensions du T1 (avec la jetée) permettraient de passer la capacité de ce terminal à 12 millions de passagers. Sans les extensions, il resterait limité à 8 millions de passagers.

Cela se traduit par un nombre de passagers en millions pour l'ensemble de l'aéroport (T1+T2) :

2017 8,849

2025 11,539

2045 sans extension du T1 14,422

2045 avec extensions du T1 18,296

Soit un doublement du nombre de passagers d'ici 2045 avec extension du T1.

En revanche, toujours avec les extensions du T1, **le nombre de mouvements d'avions augmenteraient d'environ 50% (149 135 contre 100 816).**

Hypothèses revues tenant compte des dernières données relatives à la crise sanitaire

Il devient très hasardeux d'avancer des hypothèses pour le long terme. L'aéroport a indiqué retenir aujourd'hui une prévision de trafic qui reviendrait à son niveau de 2019 entre 2025 et 2027.

Les décisions sur la tranche conditionnelle ne seront donc prises au mieux que vers 2030.

Dans 10 ans, l'évolution du contexte économique, technologique, réglementaire, et la sensibilité de la population à la transition écologique peuvent conduire à des modifications importantes du projet actuel de tranche conditionnelle.

De plus, le trafic futur sera nettement inférieur à celui pris en compte dans le dossier et de plus on peut penser que l'allongement considérable des délais de réalisation permettrait aux améliorations tendanciennes de mieux se réaliser, atténuant à l'avenir l'impact de l'aéroport avec ou sans le projet d'extension de capacité.

L'analyse des incidences environnementales du scénario Projet, supposant l'augmentation de capacité avec la création de la jetée, avec des prévisions de trafic en 2045, établies avant la crise sanitaire, apparaît, ainsi, relever de conjectures particulièrement incertaines.

Nous en ferons toutefois l'analyse car les hypothèses retenues dans le dossier permettent d'avoir une estimation majorée de l'impact environnemental futur de l'aéroport.

IV-3 incidences environnementales du projet global

Evolution du trafic routier

L'estimation en jour de pointe est de l'ordre de 28 700 véhicules/ jour en accès à la plateforme. Le nombre de passagers utilisant les transports en commun en 2017 est de 16,3%.

En fonction de la mise en place ou non des améliorations tendanciennes et notamment des projets de transports en commun, le trafic attendu en 2045 se situe entre 9 millions (scénario Projet avec améliorations tendanciennes) et 12,5 millions de véhicules par an (scénario Projet sans amélioration tendancielle), soit une augmentation par rapport au scénario de référence comprise entre :

- 11% avec les améliorations tendanciennes ;
- 27% sans amélioration tendancielle.

La création du projet ferait, ainsi, augmenter le trafic routier, accédant à l'aéroport, entre 2017 et 2045 de 47% à 106% selon la vitesse de déploiement des transports en commun sur le territoire.

Emissions de gaz à effet de serre (GES)

685 395 tonnes de CO₂ ont été émises en 2017 dues à l'activité de l'aéroport dont 77% associés au trafic aérien, 22,2 % liés au trafic routier et moins de 1% associé à l'activité propre d'AMP.

Emissions liées au trafic aérien

Pour le seul trafic aérien la prise en compte de l'engagement de l'aviation civile d'une « croissance neutre en carbone 2020 » se traduit par une stabilisation des émissions dans le scénario de référence et dans le scénario projet.

Avec les hypothèses de trafic établis avant la crise sanitaire utilisées dans le dossier, le scénario de référence pour l'aéroport Marseille Provence conduirait

- sans amélioration tendancielle à : 829 804 teqCO₂ en 2045
- la gestion du trafic aérien et l'optimisation des infrastructures réduirait ces émissions de 11% en 2045,
- les progrès technologiques abaisseraient ces émissions de 22% en 2045,
- les carburants alternatifs et le marché de compensation permettent de retrouver le montant des émissions prévues en 2020 soit 506 584 teqCO₂.

Quant au scénario projet il conduirait

- sans amélioration tendancielle à des émissions de 1 257 568 teqCO₂ en 2045
- la gestion du trafic aérien, l'optimisation des infrastructures les progrès technologiques permettent de prévoir une réduction de 11% et 22 %
- les carburants alternatifs et le marché de compensation pourraient permettre d'espérer un gain de 354 746 teqCO₂ pour revenir à 506 584 teqCO₂.

Ces prévisions basées pour partie sur de vraies réductions d'émissions et sur des compensations financières peuvent apparaître optimistes sur l'évolution technologique et sur le fonctionnement des mécanismes de compensation dans 25 ans. Mais, comme souligné plus haut, les hypothèses de trafic seront à revoir à la baisse avec la crise sanitaire ce qui facilitera la réalisation effective des engagements pris.

Emissions globales

Les prévisions faites, avec les projections de trafic établies avant la crise sanitaire, conduisent pour l'année 2045, sans tenir compte des améliorations tendancielles, aux résultats suivants :

- La réalisation de l'extension du T1 (coeur + jetée d'embarquement), accompagnée de l'augmentation de fréquentation de la plateforme aéroportuaire, génèrerait 1 602 186 tonnes d'émissions de GES en 2045,
- En l'absence de réalisation de cette extension, la simple augmentation de

fréquentation de la plateforme aéroportuaire génèrerait 1 104 272 tonnes d'émissions de GES en 2045,

- Le projet d'extension du T1 représenterait donc une hausse des émissions à l'échelle globale de 497 914 tonnes par rapport au scénario de référence, soit +45%,
- La part directe d'AMP représente moins de 0,5% des émissions annuelles.

Les résultats, avec prise en compte des améliorations tendanciennes, sont les suivants :

- La réalisation de l'extension du T1 (coeur + jetée d'embarquement), accompagnée de l'augmentation de fréquentation de la plateforme aéroportuaire, génèrerait 745 537 tonnes d'émissions de GES en 2045 ;
- En l'absence de réalisation de cette extension, la simple augmentation de fréquentation de la plateforme aéroportuaire génèrerait 720 041 tonnes d'émissions de GES en 2045 ;

Le projet d'extension du T1 représenterait donc une hausse des émissions à l'échelle globale de 25 496 tonnes par rapport au scénario de référence, soit +4%.

Cette très faible augmentation tient à la prise en compte d'une croissance neutre en carbone de l'aviation civile (voir paragraphe ci- dessus sur les émissions liées au trafic aérien).

L'essentiel des augmentations des émissions dans le scénario avec améliorations tendanciennes provient du trafic routier.

La part propre du gestionnaire de l'aéroport est très faible(environ 1%) et évolue peu car il est pris en compte la démarche d' AMP dans une certification Airport Carbon Accréditation (ACA).

AMP vise le niveau 3 d'accréditation en 2022, pour atteindre ce niveau d'accréditation AMP devra :

- respecter toutes les exigences relatives aux réductions et à l'optimisation des émissions,
- compenser les émissions résiduelles sur lesquelles l'aéroport a le contrôle, par des méthodes de compensation reconnues à l'échelle internationale.

AMP a notamment en projet de :

- développer son indépendance énergétique grâce aux énergies renouvelables notamment par la création d'un parc photovoltaïque de 30ha (à partir de 2023),
- dépenser moins d'énergie avec la nouvelle centrale chaud/froid (à partir de 2021),
- alimenter la centrale chaud/froid grâce à la géothermie (au-delà de 2025).

Cette démarche permettrait avec la prise en compte des améliorations tendanciennes (essentiellement sur le transport) de limiter les émissions propres en 2045 à 6 512 tonnes contre 4 953 en 2017 soit 30% d'augmentation, pour un trafic passagers multiplié par deux.

Qualité de l'air

La qualité de l'air actuelle peut être considérée comme dégradée, cela s'explique par une pollution urbaine essentiellement due aux transports et à une pollution industrielle autour de la zone de l'Étang de Berre.

En 2018, on constatait notamment :

- pour les particules fines, le respect de la valeur limite annuelle précisée par l'Europe pour les PM10 et les PM2.5 est assuré sur le site de l'aérogare,
- pour le dioxyde d'azote, la valeur limite annuelle $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ n'est respectée que sur la moitié des sites de mesures,
- pour l'ozone les teneurs demeurent relativement élevées, comme sur l'ensemble du territoire régional.

Pour les autres polluants (benzène, dioxyde de soufre, 1,3 butadiène, monoxyde de carbone), les valeurs respectent les seuils réglementaires.

L'étude d'impact a étudié les polluants suivants : les poussières (PM10 et PM2,5), monoxyde de carbone (CO), Oxydes d'azote (NOx), dioxydes de soufre, composés organiques volatiles non méthaniques (COVNM), le 1,3 butadiène, le benzène, les métaux Arsenic (As), Cadmium (Cd), Chrome (Cr), Nickel (Ni).

Sans amélioration tendancielle, le scénario projet émet plus que le scénario de référence avec les ordres de grandeur suivants pour chaque polluant :

Taux d'augmentation du au projet sans amélioration tendancielle par rapport au scénario de référence

PM10 9%, PM2,5 10%, CO 13%, NOx 13%, SO2 19%, COVNM 36%, 1,3 Butadiène 46%, Benzène 55%, Arsenic 7%, Cadmium 9%, Chrome 7%, Nickel 7%.

Taux d'augmentation du au projet avec améliorations tendanciennes par rapport au scénario de référence

PM10 11%, PM2,5 9%, CO 18%, NOx18%, SO2 17%, COVNM 20%, 1,3 Butadiène 23%, Benzène 24%, Arsenic 5%, Cadmium 2%, Chrome 0%, Nickel 4%

Les augmentations dues au projet sont en général plus fortes avec la prise en compte des améliorations tendanciennes car les émissions du scénario de référence sont plus faibles.

En ce qui concerne les concentrations, il faut retenir que sans amélioration tendancielle, on devrait avoir avec la réalisation du projet:

- Une augmentation significative des concentrations pour la plupart des polluants, notamment à l'horizon 2045 et plus particulièrement à proximité des axes routiers, mais aussi sur la zone aéroport et au niveau des parkings. Cette augmentation est directement liée à l'augmentation du nombre de mouvements d'avions et du nombre de véhicules.
- Ces augmentations devraient générer des dépassements de la valeur limite réglementaire pour le NO2 (en moyenne annuelle) à proximité directe des axes routiers et des parkings, ainsi qu'au niveau de la zone aéroport en 2045. Cela devrait également conduire à des dépassements de la valeur limite journalière en PM10 à proximité des axes routiers.

Avec améliorations tendanciennes, l'évolution des concentrations est plus modérée, par rapport à 2017, on devrait avoir avec la réalisation du projet:

- A l'exception du benzène et du 1,3 butadiène, une amélioration de la qualité de l'air au niveau des zones sous l'influence du trafic routier en raison de la modernisation du parc roulant attendue :
- Des concentrations qui ne devraient augmenter que très légèrement au niveau des points sous influence directe des aéronefs (zone aéroport), malgré un nombre de mouvements en nette augmentation ;
- Pour le benzène et le 1,3 butadiène, des niveaux qui pourraient augmenter légèrement en 2045 à proximité des axes routiers, l'amélioration du parc ne devrait donc pas compenser l'augmentation du trafic.

Ces résultats démontrent que la pollution de l'air est un enjeu environnemental important dont il conviendra de reprendre l'analyse de manière approfondie avec les nouvelles hypothèse de trafic post-covid.

Risques sanitaires

L'évaluation du risque sanitaire, due à la pollution de l'air ambiant, est très complète et fondée sur la méthodologie préconisée par les principales agences internationales. Le dossier fournit un tableau des quotients de danger cumulés. Il démontre un risque pour la population qui pourrait être supérieur aux normes recommandées.

Compte tenu de la nécessaire reprise de l'étude d'impact, liée aux nouvelles projections de trafic, ce point particulier devra être approfondi, notamment lors de l'établissement du Schéma de Composition Générale.

Nuisances sonores

Le Plan d'exposition au Bruit (PEB) (approuvé le 4 août 2006) en limitant l'urbanisation autour de l'aéroport, permet d'éviter que de nouvelles populations ne soient impactées par l'activité de l'aéroport. Le Plan de Gêne Sonore (PGS) (approuvé le 21 septembre 2004) vient atténuer les nuisances subies en permettant aux riverains d'insonoriser les logements construits avant la date du PEB (1975 et 2006).

Les données sur les populations exposées en 2017 sont présentées dans le tableau suivant :

ZONE DE BRUIT	SURFACE IMPACTEE EN KM2	POPULATION IMPACTEE
> 70 dB(A)	1,67	80
65-70 dB(A)	3,41	1 166
55-65dB (A)	32,4	15 695
TOTAL	37, 48	16 941

Le projet (avec les hypothèses du dossier), fait augmenter (selon les données présentées dans le résumé non technique de l'évaluation environnementale) :

-la surface au sol exposée au bruit aérien de 16% (avec améliorations tendanciennes) à 18% (sans améliorations tendanciennes) par rapport au scénario de référence.

-la population exposée au bruit aérien de 13%(avec améliorations tendanciennes) à 17% (sans améliorations tendanciennes) par rapport au scénario de référence.

Entre 2017 et 2045, dans le scénario avec le projet, le nombre de personnes exposées au bruit aérien augmenterait de 43 % à 46% selon la prise en compte ou non des améliorations tendanciennes.

A noter, que sur les 43% à 46%, il y a une part non négligeable due à l'augmentation de la population impactée qui provient de l'évolution positive de la démographie locale (27%). Cette évolution de la population est prévue par les différents schémas locaux (SCOT, PLUI).

On peut regretter que ces documents n'aient pas envisagé des mesures plus contraignantes pour stabiliser, voire réduire la population impactée par le bruit. Une action déterminée paraît devoir être conduite sur ce point, pour au moins stabiliser les populations dans ces zones.

En tout état de cause, il apparaît clairement que :

- toute augmentation de trafic se traduira par une aggravation des nuisances sonores, y compris pour le scénario de référence,
- le maître d'ouvrage n'a pas envisagé de véritables mesures pour limiter le niveau sonore, la population concernée ou proposer des compensations.

Ce point sera à approfondir dans les études environnementales ultérieures.

Le milieu naturel

Le coeur d'aérogare sera réalisé sur une zone déjà imperméabilisée, sa construction ne présente donc pas d'enjeu en matière de biodiversité et ne porte atteinte à aucune espèce protégée. Cette opération ne nécessite aucune mesure particulière, ni dossier de dérogation au titre des espèces protégées.

Taxiways et aire de trafic

Ces opérations nécessitent la destruction de surfaces engazonnées de :

- tranche ferme : 5,9 ha,
- tranche conditionnelle : 3,6 ha.

soit 9.5 ha.

Ces aménagements ont un impact sur l'avifaune et sur une population de lézards des murailles et devront faire l'objet de mesures écologiques, notamment pendant la phase travaux.

L'étude d'impact a fait une analyse complète des incidences sur la faune dont les principales conclusions sont les suivantes :

Avifaune

Les oiseaux sont menacés par des prélèvements ou des collisions avec les avions. L'impact est considéré comme stable dans le temps car les mesures de lutte aviaire seront sensiblement identiques.

Les espèces concernées par les prélèvements nécessaires pour assurer la sécurité

des avions sont pour la plupart des espèces communes avec de bonnes dynamiques des populations : goélands, mouettes, grand cormoran, pigeons, étourneaux.

Certaines espèces sont, cependant, plus menacées notamment celles attirées par les pelouses de la plateforme aéroportuaire : outarde canepetière, oedicnème criard(courlis de terre), alouettes et faucon crécerelle.

AMP bénéficie d'un Arrêté Préfectoral (n°13-2018-06-20-004), pour effaroucher des espèces d'oiseaux protégées et en réguler la population. Mais une dérogation pour espèces protégées devra être sollicitée pour l'outarde canepetière en raison de la destructions d' une dizaine d'hectares de zones engazonnées par le redressement des taxiways et la tranche conditionnelle.

Il est prévu une compensation pour les oiseaux. La compensation pourrait se faire, hors de l'emprise aéroportuaire, sur le site de Cossure dans la plaine de la Crau qui appartient à la CDC.

Il apparaît clairement que l'avifaune devra faire l'objet d'un suivi régulier pour adapter les mesures prévues notamment dans les arrêtés préfectoraux accordant des autorisations de prélèvement.

Insectes Les impacts sont non significatifs pour la majorité des espèces sauf pour l'Oedipode turquoise (criquet à ailes bleues) pour lequel les opérations d'entretien des espaces verts peuvent porter atteintes aux habitats. Mais il n'est pas proposé de mesure de compensation.

La dérogation pour les espèces protégées, avec une compensation à mettre en place, pourrait également traiter des insectes.

Autres espèces

Pour les autres espèces chiroptères, amphibiens , mammifères les impacts sont non significatifs en phase d'exploitation

Les eaux superficielles

Le site est localisé à côté de l'étang de Berre et de l'Etang de Bolmon. dont la qualité n'est pas bonne (rejets de stations d'épuration ou industriels).

Le projet n'est pas concerné par le risque inondation des cours d'eaux Cadière et Raumartin situés à proximité, au regard de l'étude hydraulique qui a été effectuée (mais une partie des pistes pourraient être affectées).

165 ha sont actuellement imperméabilisés (sur les 646 ha de la plateforme aéroportuaire). Les nouvelles surfaces imperméabilisées représenteront : 5,5 ha en tranche ferme et 3,1 ha en tranche conditionnelle étant précisé que le seul cœur d'aérogare ne nécessite l'imperméabilisation d'aucune nouvelle surface.

On peut évidemment retrouver sur les espaces circulés de la plateforme des hydrocarbures ou des produits de viabilité hivernale. Les modalités de traitement des eaux pluviales sont précisées actuellement par l'arrêté préfectoral du 1er juillet 2003 modifié par l'arrêté du 30 septembre 2014 qui stipule :

- Les eaux des pistes et des taxiways peuvent être rejetées directement dans le milieu naturel,
- Les eaux de ruissellement susceptibles d'être polluées doivent faire l'objet d'un traitement, (élimination de 90 % de MES, seuils à respecter pour les MES (25mg/l) et pour les hydrocarbures (5mg/l)).
- Les équipements de traitement de l'eau doivent être dimensionnés pour une pluie de retour de 2 mois.

Cet arrêté devra être actualisé lors des déclarations loi sur l'eau nécessaires pour la réalisation des taxiways et de l'aire de trafic.

Il est prévu que le réseau de collecte des eaux pluviales soit dimensionné pour la pluie décennale (tranche ferme et tranche conditionnelle).

Il y a ainsi une certaine incohérence entre le dimensionnement des unités de traitement prévu pour la pluie de retour 2 mois et celui de la capacité du réseau de collecte permettant de faire transiter la pluie décennale.

Le dimensionnement des unités de traitement devraient semble t'il être revu à la hausse, notamment pour les projets ultérieurs.

Les eaux souterraines

Le site se trouve en dehors de tout périmètre de protection de captage d'Alimentation en Eau Potable (AEP). Une nappe est présente à environ 3 à 4 m sous le terrain naturel.

Les parois moulées du « cœur d'aérogare » qui recoupent la nappe créent un « effet de barrage ». L'incidence hydrodynamique des parois moulées devrait être de l'ordre de + 30 cm en amont de l'écoulement et au plus près de la paroi. Pour réduire ce phénomène, il est prévu la mise en place d'une tranchée drainante avec un pompage permanent.

Le débit du pompage a été évalué dans l'évaluation environnementale à 150 m³/j soit environ 55 000 m³/an. Mais les études récentes de dimensionnement, effectuées après la réalisation de l'évaluation environnementale, ont revu cette valeur à la baisse à 80 m³/j soit 29 200 m³/an.

Ce pompage générerait une dépression sur la nappe (jusqu'à -2.5 m au droit du coeur) et un rabattement de la nappe sur une assez grande surface, égal à environ 0,8m à une centaine de mètres des installations. Au regard des capacités de la nappe, l'impact peut être jugé modéré.

Les eaux de pompage seront vraisemblablement renvoyées dans le réseau eaux pluviales.

Une déclaration au titre de la loi sur l'eau sera nécessaire (rubrique 1.1.2.0.) pour autoriser ce pompage.

Le pompage envisagé pourrait avoir des incidences qui sont mal évaluées dans le dossier, qui, par ailleurs, n'est pas très éclairant sur les conséquences négatives d'une augmentation du niveau de la nappe de 30 cm.

Une surélévation de 30 cm présente elle des incidences négatives fortes pour les installations de la plateforme ou pour celles voisines de la plateforme aéroportuaire, alors que le niveau de la nappe varie de plus d'un mètre naturellement en fonction des saisons?

Une étude plus fine sur la nécessité d'un pompage permanent pour la rabattre apparaît nécessaire envisageant également toutes les solutions techniques possibles.

Il paraît, en tout état de cause, indispensable, que le dossier de déclaration loi sur l'eau justifie la nécessité de ce pompage et s'il est nécessaire qu'un suivi précis par un réseau de piézomètres soit mis en place pour le limiter au maximum.

Quant à la protection de la qualité des eaux souterraines, les mesures prises pour les eaux superficielles protègent également les eaux souterraines.

Le Paysage

Le site est en dehors de sites classés ou inscrits et des périmètres archéologiques ou de monuments historiques.

Le futur bâtiment « coeur d'aérogare » culminera à près de 22 m de hauteur et surplombera les bâtiments existants d'environ 5m. Ce bâtiment sera donc visible depuis plusieurs points de vue du territoire mais s'insèrera au sein d'un secteur déjà

fortement urbanisé.

La conception architecturale a été réalisée par le cabinet FOSTER+Partners internationalement connu qui a réalisé l'ombrière sur le vieux port à Marseille. Ce projet s'inscrit parfaitement dans son environnement paysager, culturel, et bâti comme l'atteste l'avis de la DRAC rappelé ci-après.

« En faisant référence aux deux bâtiments patrimoniaux entre lesquels il vient prendre place, le « Coeur aérogare » fait preuve à la fois d'une réelle présence et d'une mise en exergue de l'esprit d'origine. Il respecte l'existant et redonne une cohérence à un ensemble qui en manquait.

Il s'affirme ainsi comme un élément central de qualité dans la suite des grandes signatures qui caractérisent votre établissement. »

Quant à la perception visuelle du projet (intégrant le coeur et la jetée d'embarquement) elle sera prononcée uniquement du côté Est compte tenu de la topographie du secteur de Vitrolles mais faible compte tenu de la distance.

Vulnérabilité du projet au changement climatique

L'aéroport serait vulnérable à une augmentation du niveau de l'étang de Berre de l'ordre de 1m50. L'aéroport apparaît, ainsi, protégé de la remontée des eaux pour les 100 prochaines années. Mais la nappe est actuellement peu profonde, le risque de remontée de nappe est donc élevé et peut s'accroître dans les prochaines années en raison du changement climatique.

Ambiance olfactive, lumineuse, gestion des déchets

L'activité d'AMP ne génère pas d'odeurs particulières susceptibles d'incommoder le voisinage. Sur le site de l'aéroport Marseille Provence, les sources lumineuses sont nombreuses mais dans un environnement très urbanisé. La production de déchets en 2017 est de 1 939 tonnes. Les déchets produits sont majoritairement des déchets non dangereux (seulement 1% de déchets dangereux).

La réalisation du projet ne changera pas de manière substantielle ces données.

Sites Natura 2000

4 sites situés à proximité du site ont fait l'objet d'un examen détaillé :

-Natura 2000 – SIC (ZSC) FR9301597 - Marais et zones humides liés à l'étang de Berre, 750 m à l'Ouest du site,

- Natura 2000 – ZPS FR9312005 - Salines de l'Étang de Berre à 3,7 km,
- Natura 2000 – ZPS FR9312009 – Plateau de l'Arbois à 2,5 km au Nord-Est du site,
- Natura 2000 – ZPS FR 9310069 – Garrigues de Lançon à 9 km

ZPS (zone de protection spéciale notamment pour la conservation des oiseaux sauvages)

ZSC (zones spéciales de conservation des habitats des espèces animales et végétales)

Sous réserve de la mise en place des mesures proposées pour la protection de la faune en phase chantier et en exploitation, les incidences du projet sont considérées comme non significatives sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire des sites Natura 2000 Marais et zones humides liés à l'étang de Berre et Salines de l'Étang de Berre.

Les incidences du projet sont considérées également comme non significatives sur l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire du Plateau de l'Arbois et de la zone des Garrigues de Lançon.

[IV-4 Incidences en phase chantier](#)

[Planning](#)

Le chantier du cœur d'aérogare devrait démarrer fin 2020 pour un mise en service fin 2023. Le redressement des taxiways C5 et C6 était prévu en 2023 et la tranche conditionnelle à partir de 2027, mais en raison de la baisse du trafic aérien ces opérations apparaissent reportées à un date indéterminée.

[Organisation générale du chantier](#)

AMP précise que la réalisation du projet s'inscrira dans :

- Une charte chantier vert qui comprendra une présentation des principes de management environnemental mis en oeuvre sur le chantier et un recueil des prescriptions et procédures à respecter.

- Une démarche HQE visant :

- à réduire l'empreinte environnementale de l'ouvrage (utilisation de ciments peu impactant pour l'environnement, valorisation du bardage métallique en façade (matériau recyclable), choix de peintures bénéficiant d'un label écologique),

-à limiter les nuisances et les pollutions durant le chantier ainsi que les consommations de ressources.

Ces chartes ou démarches seront imposées contractuellement à chacune des entreprises intervenant sur le chantier.

Ces engagements devraient à notre sens faire l'objet de prescriptions dans l'arrêté de permis de construire

Trafic routier Au regard de la fréquentation et du trafic routier observé dans le secteur de l'aéroport de Marseille Provence, il apparaît que le nombre de véhicules lié aux phases de travaux n'est pas significatif (augmentation de 0,67% du trafic).

Bruit Au niveau des premières habitations (460m), le niveau de bruit induit par les travaux sera de 36,2 dB soit très inférieur aux valeurs du bruit de fond.

Eaux superficielles Elles sont susceptibles de présenter des concentrations élevées en matières en suspension (MES) du fait des mouvements d'engins sur des surfaces décapées. Diverses mesures sont prévues pour limiter cette pollution des eaux superficielles qui **devront également être détaillées dans l'arrêté de permis de construire.**

Eaux souterraines Les fondations du coeur d'aérogare descendent à 7 m en dessous du terrain naturel nécessitant la création d'une enceinte étanche en parois moulées, impliquant un rabattement de nappe.

Ce dernier aura un débit de 10 m³/h environ pendant 7 mois, ce qui correspond à un volume d'eau total de 50 400 m³ (donc soumis à déclaration loi sur l'eau). Les eaux pompées sont des eaux propres de nappe. Elles seront redirigées, vers le réseau d'eaux pluviales existant.

Le milieu naturel Pour la phase travaux des taxiways, AMP s'engage à ce que les travaux de décapage et de terrassement soient effectués en septembre et octobre période la plus favorable pour l'outarde canepetière (espèce faisant l'objet d'un Plan National d'Actions) et le lézard des murailles.

En amont de la période de chantier, des méthodes d'effarouchement seront mises en place sur la zone de chantier afin de faire fuir les individus d'outarde canepetière.

Pour les insectes, une attention particulière sera à apporter à l'Oedipode occitane (criquet) espèce considérée comme en danger. La présence des autres groupes (amphibiens, reptiles, chiroptères et mammifères terrestres) est beaucoup plus faible.

Mais, l'ensemble de ces précautions sont inutiles pour le cœur d'aérogare réalisé sur une surface déjà imperméabilisée.

IV-5 Impact de la seule opération « cœur d'aérogare »

Les incidences environnementales du seul projet de cœur d'aérogare, objet du permis de construire soumis à enquête publique, n'ont pas fait l'objet d'un chapitre spécifique de l'évaluation environnementale, un tableau indicatif donne toutefois une appréciation succincte de l'impact de ce projet selon les différents thèmes avec une notation 0, +, ++, +++.

Pour notre part, nous avons retenu les points suivants :

Imperméabilisation des sols

Le cœur d'aérogare sera réalisé sur une surface déjà imperméabilisée. Il n'y a donc pas lieu d'examiner les incidences du projet sous cet aspect.

Augmentation de trafic

Le projet n'entraîne aucune augmentation de capacité, par rapport à la situation actuelle, mais il autorisera la croissance de fréquentation du T1 jusqu'à 8 millions de passagers.

Emission des gaz à effets de serre (GES)

Les seules activités concernées par le projet sont celles maîtrisées par AMP qui a pris des engagements pour les limiter avec une certification Airport Carbon Accréditation (ACA). Ces émissions propres de l'aéroport représentent une très faible part des émissions totales 0,5% seulement dans la prévision projet en 2045. Il n'en demeure pas moins que les émissions de GES du trafic aérien et routier auront tendance à augmenter s'il y a une croissance du nombre de passagers (même limitée à 8 millions pour le Terminal 1). Cette augmentation sera atténuée si les engagements de l'aviation civile pour une croissance neutre en carbone sont effectivement tenus et si la proportion de véhicules propres ou faiblement émetteurs s'accroît, comme prévu, dans le parc automobile.

Pompage dans la nappe

Il est prévu un pompage permanent pour abaisser le niveau de la nappe phréatique

qui sera surélevée en raison du barrage constitué par les parois moulées des fondations du projet. La justification environnementale intrinsèque de ce pompage n'est pas précisée par le dossier et l'ensemble de ce point paraît devoir être revu.

Impact dans le paysage Il est très limité et pourrait être qualifié de positif, compte tenu de la qualité architecturale du bâtiment.

Risques sanitaires Le cœur n'aura quasiment pas d'incidences supplémentaires sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore. Mais la situation actuelle n'est pas très bonne comme souligné plus haut.

Chantier Des mesures sont prévues pour limiter l'impact du chantier et les éventuelles pollutions des eaux souterraines, elles devront être respectées et figurer dans l'arrêté de permis de construire.

La création du seul projet du cœur d'aérogare n'a donc que des conséquences environnementales limitées par rapport à la situation actuelle.

V) Etude socio-économique

En application des articles L1511-1 à L1511-6 et R1511-1 à R1511-16 du Code des transports, « Les choix relatifs aux infrastructures, aux équipements et aux matériels de transport dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération ». Ils doivent être précédés d'une étude socio-économique établie selon des règles précisées par des instructions ministérielles.

Cette étude a été conduite et fait partie du dossier.

Elle met en évidence deux points importants (bien entendu avec les hypothèses de trafic établies avant la crise sanitaire) :

- En 2023, l'aéroport génèrerait une augmentation de valeur ajoutée de 36% par rapport à 2017(1350 M€ contre 989€), augmentation corrélée avec celle du trafic. Le projet de cœur d'aérogare représenterait un apport positif estimé à 39M€ dont une partie fixe liée à l'investissement et une partie variable avec le nombre de passagers.

- La réalisation de l'ensemble du projet génèrerait une valeur ajoutée actualisée et cumulée de 2017 à 2045 de 6,238 milliard d'euros, toujours avec les prévisions de trafic établies antérieurement à la crise sanitaire. En diminuant de ce montant les incidences négatives sur l'environnement (bruit, pollution, GES) quantifiées selon les

recommandations ministérielles en vigueur, l'impact positif du projet est évalué à 5,483 Milliards d'euros.

Ces données sont établies sur les anciennes projections de trafic ; elles fournissent, toutefois, une indication positive sur les retombées économiques du projet.

Toutefois, il est clair que compte tenu des prévisions de trafic actuelles l'apport économique du cœur d'aérogare sera moins important que prévu, tout en restant positif.

Quant au projet dans son ensemble reporté à une date indéterminée, l'étude sera à reprendre complètement quand on disposera d'éléments fiables sur les perspectives d'évolution du trafic et de réalisation des divers projets envisagés notamment lors de l'élaboration du Schéma de Composition Générale.

VI) Avis de l'Autorité Environnementale(Ae) et réponses du maitre d'ouvrage

L'Autorité environnementale (Ae) a été saisie 3 fois et a rendu 3 avis :

-le 6 mars 2019 sur la demande de cadrage préalable relative à l'extension du terminal1 de l'Aéroport Marseille Provence (13),

-le 24 juillet 2019 sur la première évaluation environnementale présentée,

-le 4 mars 2020 sur la deuxième évaluation environnementale améliorée par rapport à la première.

L'Ae indique notamment dans la synthèse de son dernier avis :

« L'étude d'impact a été sensiblement améliorée depuis la première version et témoigne d'une volonté de prise en compte des recommandations de l'Ae. Elle est de bonne facture et didactique.

Les enjeux environnementaux de ce projet sont inchangés et concernent :

· la limitation des émissions de gaz à effet de serre liées en premier lieu au développement du trafic aérien permis par l'augmentation de la capacité de l'aéroport, ainsi qu'à la hausse des trafics routiers générée par cette augmentation ;

· la non-dégradation de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique, dans un secteur fortement affecté par les pollutions et les nuisances ;

- *la préservation des espèces et de leurs habitats, et en particulier de l'Outarde canepetière et des autres espèces d'oiseaux protégées, inféodées aux pelouses de l'aéroport ;*
- *l'insertion paysagère du projet ;*
- *la gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales, du fait d'une extension des surfaces imperméabilisées et de l'augmentation du trafic aérien.*

*Les scénarios ont été corrigés par rapport à la version précédente et permettent dorénavant de disposer d'une vision non biaisée des impacts de l'extension du terminal. **La vision globale des impacts de la plateforme et de leur évolution ne sera cependant disponible que lors de l'évaluation environnementale du Schéma de Composition Générale (SCG) de l'aéroport.** Il importe en effet de comprendre comment le développement de la plateforme sera compatible avec la **santé des habitants du territoire et l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.** Les questions de biodiversité, au sein de l'espace ouvert que constitue la plateforme, située au bord de l'Etang de Berre, méritent également une attention soutenue. »*

Les principales recommandations de l'Ae concernent :

- *le calage des scénarios sur une même année de référence (2019) pour laquelle tous les scénarios fournissent les mêmes valeurs de trafic ;*
- *la mise en place de mesures de compensation concernant les risques sanitaires, la qualité de l'air et le bruit, et les émissions de gaz à effet de serre, ces dernières devant être calées sur la trajectoire vers la neutralité carbone à l'horizon 2050 ;*
- *la présentation didactique des enjeux de biodiversité et de péril aviaire et les mesures favorables à la biodiversité prairiale ;*
- *l'utilisation des valeurs tutélaires du carbone mises en ligne par le ministère de la transition écologique et solidaire en mai 2019. »*

En ce qui concerne le Schéma de Composition Générale l'Ae souligne dans son avis détaillé « *l'importance de présenter un projet dont le périmètre intègre l'ensemble des opérations qui sont liées au développement de l'aéroport afin d'en évaluer les*

impacts globalement, comme précisé par l'article L122-1 du code de l'environnement. De fait, le schéma de conception générale, qui devrait, selon AMP, remédier à ces insuffisances, ne sera disponible que lorsque la plupart des projets auront été autorisés.

Outre la fragilité juridique induite par cette interprétation minimale du code de l'environnement, force est de constater que tant le décideur que le public ne disposent pas, à ce jour, d'une information complète sur la compatibilité du développement de la plateforme aéroportuaire avec les capacités du territoire et sur les impacts environnementaux associés. »

Pour les risques sanitaires, concernant les substances cancérigènes, l'Ae a relevé, plusieurs points où l'exposition des personnes, notamment des enfants dans des crèches ou des écoles maternelles, conduisait à un excès de risque de cancer supérieur à la valeur repère de 1/100 000.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage et aux pouvoirs publics de prendre les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation nécessaires pour ramener les risques sanitaires en deçà des valeurs repères de risque de cancer de 1/100 000. Sur les émissions de GES, l'Ae souligne *« que le Groupe d'experts intergouvernementaux sur l'évolution du climat (GIEC) a estimé dans son rapport spécial sur l'aviation de 1999 que les effets totaux de l'aviation sont entre 2 et 4 fois supérieurs à ceux du seul CO₂ émis par les aéronefs, contre un facteur maximum de 1,5 pour la somme de toutes les activités humaines. Ce facteur n'est pas pris en compte dans la méthode Tarmaac. Les émissions en vol devraient donc être revues en conséquence. »*

Réponses du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a répondu point par point aux observations de l'Ae, il convient de retenir que :

-sur l'établissement du Schéma de Composition Générale, AMP rappelle son engagement de le soumettre à évaluation environnementale pour permettre aux pouvoirs publics de disposer d'une vision globale des enjeux environnementaux du développement de la plateforme aéroportuaire,

-sur l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050, AMP a, pour l'essentiel, apporté des réponses sur les seules activités qu'il maîtrise. Sur les émissions de gaz

à effet de serre, AMP précise que la méthode de calcul des émissions retenue dans le cadre de l'Evaluation Environnementale pour le trafic aérien est fidèle aux usages de la DGAC. Si on applique, comme le suggère l'Ae, le coefficient multiplicateur proposé par le GIEC pour la prise en compte des polluants autres que le CO2 en phase de vol, les émissions correspondantes (sur une base 2017) doublent et les émissions totales, elles, augmentent d'un coefficient de 1,6.

- AMP n'apporte pas de précisions claires sur les mesures de compensation à mettre en œuvre pour les nuisances sonores et sur les mesures à prendre pour préserver la santé des habitants du territoire.

Conclusions sur l'avis de l'Ae

L'avis de l'Ae montre que restent en suspens l'incidence réelle du trafic aérien sur les émissions de gaz à effet de serre du simple au double selon la méthode de calcul retenue et les mesures à prendre pour compenser les nuisances sonores et réduire les risques sanitaires.

Toutefois, le calendrier des travaux futurs sera à réviser de manière substantielle compte tenu des nouvelles projections de trafic à retenir avec les répercussions de la crise sanitaire de la COVID19.

De ce fait, les remarques de l'Ae sur la validité de l'étude d'impact en 2045, sur la capacité des stationnements, sur la réalité de l'objectif croissance zéro carbone de l'aviation civile, sur la bonne valeur de la valeur tutélaire du carbone à utiliser pour l'étude socio-économique, sur la nécessité de compensations pour le bruit ou les risques sanitaires n'ont plus la même portée.

En revanche, les remarques de l'Ae sur la réalisation, préalable aux autorisations de travaux, du Schéma de Composition Générale, sur la nécessité de s'inscrire dans l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050, conservent toute leur pertinence, quel que soit le calendrier futur.

Il apparaît, ainsi, nécessaire que tous les projets futurs de l'aéroport :

-soumis, à examen au cas par cas ou à évaluation environnementale conformément à l'article R122-2 du code de l'environnement,

-ou soumis pour approbation au ministre chargé de l'aviation civile selon les dispositions combinées de l'article 6 de l'avenant à la concession et de l'article 61 du cahier des charges type,

ne soient engagés qu'après l'approbation du Schéma de Composition Générale.

Ce schéma devra faire l'objet d'une évaluation environnementale et d'une enquête publique avant approbation par le ministre compétent.

VII) Compatibilité avec les documents de planification

Compatibilité avec le schéma régional de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)

L'aéroport de Marseille Provence est identifié comme un enjeu économique du territoire. Le SRADDET (approuvé le 26 juin 2019) indique notamment pour les sites aéroportuaires de Marseille Provence et de Nice:

« les études internationales prévoyant un doublement du trafic mondial sur les vingt prochaines années, l'un des enjeux majeurs est de mettre en place une stratégie permettant de tirer profit de cette augmentation de trafic et de favoriser l'accès à la région par ce mode »

Le projet tel qu'il a été élaboré est compatible avec les objectifs du SRADDET définis en 2019.

Compatibilité avec la loi littoral

Les communes de Marignane et de Vitrolles sont concernées par la loi littoral. Les travaux envisagés au niveau de l'aéroport sont situés à plus de 100 m du bord du rivage et sur l'emprise de l'aéroport, aucun nouvel espace naturel ne sera impacté.

Compatibilité avec le SCOT (schéma de cohérence territoriale)

Le projet d'AMP est compatible avec les objectifs du SCOT, qui cible la nécessité pour l'aéroport de se développer.

Compatibilité avec le PLUi

Le PLUi du conseil de territoire Marseille Provence qui comprend la commune de Marignane, établi par la Métropole Aix Marseille, est opposable et rendu public depuis le 28 janvier 2020.

L'aéroport est situé dans la zone UEsA zone permettant le développement de l'aéroport et affirmant sa vocation économique existante. Le projet est compatible avec le PLUi qui autorise les aménagements projetés.

Plan de déplacement urbain (PDU)

L'augmentation de fréquentation de l'aéroport de Marseille Provence est intégrée au plan de déplacement urbain, notamment, dans le cadre du renforcement de la desserte de l'aéroport ; mais AMP est dépendant de la réalisation par les collectivités des actions listées dans ce document.

Plan d'exposition au bruit et plan de protection du bruit dans l'environnement

Le projet d'AMP respecte le PEB et le PPBE en vigueur.

Plan de protection de l'atmosphère

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône, approuvé le 17 mai 2013, impose des mesures pour réduire significativement les émissions polluantes et notamment :

-la suppression des Ground Power Unit (GPU), aussi appelés « groupes de parc », par l'électrification du Terminal 1 et du Terminal 2, pour fournir en énergie les avions en escale. Notons, toutefois, que cette mesure n'est pas encore complètement réalisée notamment pour le hall B.

-la limitation du temps de fonctionnement des Auxiliary Power Unit (APU), aussi appelés « groupes auxiliaires de puissance » qui alimentent les différents systèmes de bord au sol, avant le raccordement au GPU ou à un réseau électrique.

De par les actions engagées ou à engager, par AMP ou les intervenants sur la plateforme aéroportuaire, le projet s'inscrit dans les objectifs du PPA13.

VIII) Avis des personnes et organismes publics

Dans le cadre de l'instruction, le dossier de permis de construire a été soumis pour

avis :

-au maire de la commune de Marignane

-aux services de l'État et organismes compétents suivants :

- Direction Départementale de la Sécurité Publique 13
- Sous-commission départementale d'Accessibilité
- Sous-commission départementale de Sécurité
- La société des eaux de Marseille
- La société d'assainissement Ouest Métropole
- ENEDIS
- Service National d'Ingénierie Aéroportuaire de la DGAC

Aucun de ces avis ne remet en cause ce projet qui bénéficie d'un avis favorable de principe du maire de Marignane.

Par ailleurs, la commune de Saint-Victoret m'a transmis, le 30 octobre, le projet de délibération qui sera soumis au conseil municipal du 19 novembre, qu'il m'a paru utile de citer, car ce conseil devrait, sauf difficultés imprévues, l'adopter.

Ce projet de délibération est rédigée comme suit :

Le Conseil Municipal,DECIDE :

- D'émettre un avis favorable à tous les aménagements qui apporteront une amélioration de l'offre commerciale, favorisant la création d'emploi dans les commerces de l'aéroport, l'amélioration du confort, de la sécurité, y compris sanitaire, aux usagers de l'aéroport.
- D'émettre un avis défavorable à tous les aménagements destinés à augmenter la capacité de l'aéroport, à augmenter le nombre d'avions pouvant être accueillis sur l'aéroport, à permettre le développement des vols de nuits qui doivent être proscris par le fait qu'ils mettraient en cause la santé et le bien-être des Saint-Victoriens.

IX) Bilan de la concertation dans les instances existantes

AMP a souligné, dans le dossier d'enquête, le processus continu d'échanges qui a eu lieu sur le projet d'extension du Terminal 1, lors :

-des groupes de travail sur l'élaboration ou la révision des plans environnementaux territoriaux (Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches du Rhône, Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement du Territoire Marseille Provence, Plan Climat Air et Energie),

-des réunions d'échanges avec les représentants des collectivités territoriales et les acteurs économiques (AMP a pris l'initiative d'organiser des « Comités d'information et d'échanges » regroupant les services de l'État, les collectivités locales et les acteurs socio-économiques sur la réalisation du Schéma de Composition Générale). Trois comités se sont tenus entre 2018 et 2019.

-des réunions avec les « exploitants transports ». Des réunions sont organisées à l'aéroport au moins une fois par an avec l'ensemble des acteurs qui participent à la desserte de la plateforme: les autorités organisatrices de la mobilité durable (Métropole Aix-Marseille-Provence, Région Sud), les autocaristes, la SNCF.

-des réunions de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) (instance de dialogue réglementaire entre un aéroport et son territoire sur les sujets environnementaux et notamment sur le thème des nuisances sonores). Cette commission se réunit à minima une fois par an. Présidée par le sous-préfet d'Istres, elle est composée de représentants des collectivités territoriales, des associations et des professionnels de la plateforme aéroportuaire.

Ces instances de dialogue ont permis d'informer, tous les acteurs économiques et institutionnels qui ont exprimé, de manière générale, un avis favorable au projet accompagné de remarques diverses.

Mais, il ne s'agit pas d'une concertation publique, ni d'une information de la population.

X) Dossier d'Enquête

Le dossier comporte les pièces prévues par la réglementation :

-un chapitre sur les informations juridiques et administratives,

-trois chapitres évaluation environnementale et avis de l'autorité environnementale,

-évaluation environnementale de Novembre 2019 (deux versions du résumé non technique, évaluation et ses annexes, avis de l'Ae, le mémoire en réponse et ses annexes),

-évaluation environnementale de Mai 2019 (le résumé non technique, évaluation et ses annexes, avis de l'Ae, le mémoire en réponse et ses annexes),

-cadrage évaluation environnementale d'Octobre 2018 (demande de cadrage et ses annexes, réponse de l'Ae).

-Le dossier du permis de construire dans son intégralité,

-deux versions de l'étude socio-économique Novembre 2019 et Mai 2019,

-un chapitre sur le bilan de la concertation dans les instances existantes,

-un chapitre sur les avis recueillis liés à l'instruction du permis de construire

Compte tenu de la complexité du dossier, il a été rajouté, outre le sommaire, un guide de lecture.

Quoiqu'il en soit le dossier d'enquête apparaît difficile à consulter pour le grand public, il a, en effet, été retenu l'option de mettre à la disposition du public :

-tous les documents successifs élaborés par AMP et soumis au CGEDD, la demande de cadrage de l'évaluation environnementale d'octobre 2018, la première évaluation du mois de mai 2019 et la dernière celle du mois de novembre 2019 et deux études socio-économiques celle du mois mai 2019 et celle de novembre 2019.

-la totalité du dossier de permis de construire

Cela aboutit à un dossier comportant près de 5500 pages et 92 plans.

La présentation de ce dossier dans les permanences a nécessité la fabrication d'un meuble adapté permettant de recevoir toutes les pièces du dossier.

L'information du public aurait été plus aisée, si seule la dernière évaluation environnementale avait été présentée (elle comporte néanmoins 2589 pages avec les annexes et son résumé non technique 87 pages) et si on avait opté pour une présentation plus didactique du dossier de permis de construire.

Compte tenu de la difficulté pour le public de prendre connaissance du dossier particulièrement volumineux, j'ai demandé, et l'aéroport a accédé à ma demande, qu'une plaquette d'information grand public non contractuelle soit disponible dans les lieux d'enquête dans les trois communes et sur le site du registre dématérialisé pour permettre une appréhension rapide du projet et de ses enjeux.

Cette plaquette de 40 pages, bien présentée, a également, eu l'avantage de replacer le projet dans le contexte actuel du transport aérien. Elle précise notamment

« La phase d'extension de capacité devait faire l'objet d'une deuxième demande de permis de construire, car elle pouvait 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. »

XI) Déroulement de l'Enquête

Suite à la décision N°E20000031/13 du Président du Tribunal Administratif, le Préfet des Bouches du Rhône a, par arrêté du 10 août 2020 (joint en annexe) prescrit l'enquête publique.

Préalablement à l'enquête deux réunions ont eu lieu avec le pétitionnaire le 8 juillet et le 2 septembre.

L'avis d'ouverture d'enquête a été affiché dans les 15 jours précédant l'enquête par les maires de Marignane, Vitrolles et Saint-Victoret (ci-joints en annexe les certificats d'affichage).

Il a été publié dans le journal la Marseillaise et dans le journal la Provence le 28 août 2020.

Cet avis d'enquête a été à nouveau publié le 17 septembre 2020 dans le journal la Provence et dans la Marseillaise.

Les copies des extraits des journaux sont jointes en annexe du rapport.

Par ailleurs, le pétitionnaire a procédé à l'affichage de l'avis d'enquête à proximité du site du projet (procès-verbal d'huissier joint en annexe attestant cet affichage en deux points de l'aéroport, le 2 septembre, le 7 septembre, le 1^{er} octobre et le 16 octobre).

L'information du public a, ainsi, été faite selon les prescriptions réglementaires.

Notons de plus que Mars Actu le 15 septembre et le journal la Marseillaise le 16 septembre ont publié un article décrivant le projet et annonçant l'enquête publique.

La Provence et la Marseillaise ont également publié un article le 21 septembre indiquant que des associations dénonçaient des travaux visant à augmenter le trafic aéroportuaire, apportant une nouvelle information sur le déroulement de l'enquête.

La Provence dans son édition Martigues Istres a publié deux articles le 27 et le 3 septembre.

La Provence dans son édition du 3 octobre annonçait la manifestation contre le projet qui allait se tenir à l'aéroport le jour même organisée par les associations (Alternatiba Marseille, Action Non-Violente COP21 Marseille, Greenpeace Marseille, Extinction Rébellion Marseille, France Nature Environnement 13 et le Collectif Climat Pays d'Aix).

La Marseillaise a rendu compte de cette manifestation dans son édition du 5 octobre.

L'information sur l'enquête publique et sur le projet a, ainsi, fait l'objet d'une très large diffusion.

Le dossier d'enquête publique était consultable sur le site de la préfecture à l'adresse

<http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Marignane>

Le public a pu

- adresser ses observations et propositions écrites sur le projet au commissaire enquêteur par voie postale au siège de l'enquête, la mairie de Marignane.

- consigner ses observations et propositions sur les registres papier disponibles dans les trois communes Marignane, Vitrolles et Saint-Victoret et par voie électronique sur le registre dématérialisé sécurisé ouvert de manière complémentaire depuis le site internet suivant :

<https://www.registre-numerique.fr/coeur-aeroport-marseille-provence>

Ce site était également accessible à partir du lien disponible sur le site internet précité de la préfecture.

Les observations pouvaient également être transmises par courriel à l'adresse suivante:

coeur-aeroport-marseille-provence@mail.registre-numerique.fr

6 permanences ont par ailleurs été tenues, 4 en mairie de Marignane, une en mairie de Vitrolles et une en mairie de Saint-Victoret.

Les observations adressées par courriel ont été reproduites dans le registre dématérialisé.

Les registres papier ont été cotés et paraphés préalablement à l'ouverture de l'enquête.

A l'issue de l'enquête, après avoir clos les registres papier, nous avons transmis au pétitionnaire le 18 octobre, le procès-verbal de synthèse des observations (joint en annexe). Ce document et le projet de mémoire en réponse d'AMP ont été examinés lors d'une réunion le 27 octobre 2020 .

Par lettre, datée du 2 novembre, AMP a transmis son mémoire en réponse définitif (document joint en annexe) sur les observations présentées.

Il convient de noter que la demande formulée par certaines associations qui souhaitaient une réunion publique et une prolongation de la durée de l'enquête (prolongation demandée également par le maire de Vitrolles) n'a pas reçu de ma part de suite favorable.

D'une part, la tenue d'une réunion publique n'était pas envisageable compte tenu des contraintes imposées par la crise sanitaire, d'autre part rien ne justifiait une

prolongation de l'enquête notamment pour permettre une meilleure participation du public au regard, notamment, du nombre de contributions reçues.

L'enquête, malgré l'ampleur de la contestation des associations, s'est déroulée sans incident pendant 32 jours consécutifs du mardi 15 septembre 2020 au 16 octobre 2020.

XII) Analyse des observations

XII-1) Observations du public

822 contributions ont été déposées sur les registres (8 sur les registres papier et 814 sur le registre dématérialisé ou par mail), 32 lettres ont été adressées au siège de l'enquête dont 5 également reçues par le biais du registre dématérialisé. Plus précisément:

Sur les registres papier ont été déposées 8 observations

-deux observations de Charlene Fleury de l'association Alternatiba demandant une prolongation de l'enquête et une réunion publique.

-une observation de Mme Amarine Gripard de l'association Alternatiba demandant si une nouvelle étude d'impact et économique est prévue et si la réalisation de la première tranche ne conditionne pas la seconde.

-une observation de Melle Verlach représentant la famille DUCRUET à Saint-Victoret sur les nuisances sonores.

-une observation de Mr Chabrand demandant une connexion entre l'aérogare et la Plage du Jai.

-une contribution de soutien de Mr Migliacsan.

-une observation de Mr et Mme BIOT contre toute augmentation du trafic aérien.

-une observation de Mme Bages Emmanuelle s'inquiétant de la pollution de l'air à Vitrolles.

32 lettres ont été reçues au siège de l'enquête, 29 exprimaient un soutien au projet et trois des observations (l'association En Toute Franchise, l'association ECO RELAIS (COTE BLEUE -SUD ETANG DE BERRE) et Mr Christian Meynier).

Sur le registre dématérialisé :

814 contributions ont été reçues sur le registre dématérialisé:

- 604 ont exprimés un avis défavorable, notamment en raison des émissions de gaz à effet de serre du trafic aérien.
- 12 ont émis un avis défavorable avec propositions ou suggestions,
- 133 contributions ont émis un avis favorable au projet.
- 13 ont émis un avis favorable avec propositions ou réserves.
- 55 contributions ont porté sur les nuisances sonores
- 6 contributions ont fait des remarques diverses
- 7 ont fait des remarques sur la pollution

Dans cette répartition, 16 contributions ont été comptabilisées deux fois au titre des avis défavorables et au titre du bruit, de la pollution.

38 de ces contributions comportaient des pièces jointes (dont 25 lettres). Sur les 25 lettres 14 exprimaient un soutien au projet (dont 5 reçues également par courrier).

Notons également qu'il y a eu 3682 téléchargements de documents et 1722 visualisations.

La liste des contributions du registre dématérialisé, avec le nom de l'auteur, classées par thèmes, figure dans un tableau en annexe 1. L'ordre des thèmes de ce tableau a été repris, dans les paragraphes suivants pour présenter l'ensemble des observations et contributions formulées pendant l'enquête.

De plus il nous est apparu utile de mettre dans une annexe 2 l'ensemble des observations recueillies sur le registre dématérialisé (sans les pièces jointes).

NB : dans les paragraphes suivants les numéros de contribution indiqués sont ceux du registre dématérialisé.

[Thème opposition au projet et au transport aérien](#)

La plus grande part des observations du public (607 sur 849 sans double compte) comportent un avis défavorable sur le projet au regard des émissions de gaz à effet de serre du trafic aérien et des conséquences catastrophiques qui pourraient en résulter pour le réchauffement de la planète.

La contribution 736 fait notamment référence à une étude récente de Météo France qui prévoit un réchauffement très important en 2100 de 6 à 7 °C à la fin du siècle par rapport à l'ère préindustrielle avec le scénario le plus pessimiste.

La contribution 734 (comme de nombreuses contributions) souligne les appels à une prise de conscience mondiale de cette question par le secrétaire général des Nations-Unies.

Ces avis défavorables rejettent toute augmentation du transport aérien, voire en souhaite une diminution drastique, en soulignant l'incidence de ce mode de transport sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) et sur les conséquences pour le réchauffement de la planète.

Ils soulignent également les incohérences entre ce projet et les engagements, les analyses et déclarations officielles sur la limitation des émissions de GES.

Ces avis défavorables ont fait l'objet de contributions de particuliers et d'associations et notamment d'Alternatiba, du Collectif Climat du Pays d'Aix, de France Nature Environnement, des Amis de la Terre des Bouches du Rhône, du Réseau Action Climat (dans une lettre portant également le logo de GREENPEACE).

La présidente du CIQ de Saint-André Mme PELLICCIO Elisabeth se prononce également contre ce projet d'extension de l'aérogare.

Plus précisément, les arguments suivants sont mis en avant :

-le projet n'est pas cohérent avec l'objectif de la **Stratégie Nationale Bas Carbone** qui prévoit de diviser par environ 6 les émissions de CO2 en 2050.

-les émissions des GES du transport aérien participeraient à hauteur de 5 à 8% au réchauffement total de la France, le secteur aérien représenterait de 7 à 8 % de l'empreinte carbone pour la France (et non 2% ou 3% comme l'affirment les responsables de cette filière). A titre d'exemple des contributions précisent qu'un seul

aller-retour transatlantique correspond à la quantité de carbone qu'un individu pourrait rejeter dans l'atmosphère par an si on respecte l'objectif de neutralité carbone fixé pour 2050. D'autres contributions indiquent qu'à ce rythme là, en 2050 le secteur aérien consommerait à lui seul l'intégralité du budget carbone de la France, prévu dans la **Stratégie Nationale Bas Carbone**.

- le projet ne prend pas en compte les **dernières recommandations de la commission européenne** visant à réduire de 55% les émissions de GES en 2030 par rapport au niveau 1990.

- le projet n'est pas dans la ligne de la position affichée de la **Région et de la Métropole dans leurs plans climat**.

- les perspectives de croissance du trafic aérien sont caduques avec la crise du COVID et pourront être affectées par les "relocalisations" d'activités sur le territoire national et par une tendance à la diminution des déplacements en avion (100 000 voyages de moins par an de scientifiques et d'universitaires estimés par une contribution). L'âge d'or d'une aviation low-cost est révolu affirme, par ailleurs, une observation.

- le projet est contraire aux **engagements de la France dans l'Accord de Paris** lors de la COP 21.

- le projet n'est pas conforme aux **propositions de la convention citoyenne pour le climat** adoptées en juin 2020, sur le transport aérien

PROPOSITION SD-E1 : Adopter une éco-contribution kilométrique renforcée

PROPOSITION SD-E2 : Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4h)

PROPOSITION SD-E3 : Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants

PROPOSITION SD-E4 : Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir

PROPOSITION SD-E5 : Promouvoir l'idée d'une éco-contribution européenne

PROPOSITION SD-E6 : Garantir que l'ensemble des émissions qui ne pourraient être éliminées soient intégralement compensées par des puits de carbone

PROPOSITION SD-E7 : Soutenir, à moyen terme, la R&D dans le développement d'une filière biocarburants pour les avions »

- les propositions de la convention citoyenne sur le climat sont reprises et amplifiées par certaines contributions qui demandent que l'exonération de taxe du kérosène soit supprimée au niveau national, et la TVA sur les billets ramenée au taux normal de 20%.

- l'engagement de l'aviation civile (accord CORSIA) pour une croissance neutre en carbone est considéré par de nombreuses contributions comme un leurre (agro carburants qui par la déforestation induite émettent plus de gaz à effet de serre que le kérosène lui même, compensation fallacieuse qui masque le besoin d'une vraie baisse des émissions). « Ces éléments sont du greenwashing ou, pour le dire plus directement, de l'enfumage » selon l'association toulousaine ATECOPOL, citée par plusieurs contributions.

- le projet ne tient pas compte des **recommandations du Haut Conseil pour le Climat** « il est nécessaire de redéfinir les perspectives de l'aérien de façon concertée, rigoureuse et évaluée ».

-Tous les points évoqués ci-dessus sont pour une grande part développés dans deux rapports qui remettent en cause le transport aérien, cités par de nombreuses contributions :

-**le rapport de BL évolution de juillet 2020** « pouvons nous encore prendre l'avion »

-**le rapport de Shift Project de mai 2020** « préparer l'avenir de l'aviation »

-Il est également mis en avant le **rapport de l'association Négawatt** qui préconise d'abandonner tout nouveau projet routier ou aéroportuaire au profit d'investissements massifs dans les transports en commun urbains et dans le réseau ferroviaire.

Une contribution fait référence au **site Reporterre.net** qui dans un article affirme

que l'avion émet 1500 fois plus de CO2 que le train par heure de trajet.

-Il est fait également référence à l'avis du **CSE (conseil économique social et environnemental)** de mars 2020 sur la réponse du gouvernement à l'avis du Haut Conseil pour le Climat qui cite, notamment, le transport aérien *"La politique agricole commune, les règles applicables aux transports aériens et maritimes, l'harmonisation fiscale, les taxes aux frontières, l'évolution du marché de quotas (EU ETS15) ont une influence significative sur les émissions de GES et sur l'empreinte carbone. "*

-L'association **Réseau Action Climat** est également citée. Cette association avance sur son site :

« L'avion est le moyen de transport le plus polluant. Son impact sur le climat a doublé en 20 ans et pourrait tripler d'ici 2050. Pourtant, le secteur aérien ne contribue presque pas à la lutte contre le changement climatique. L'avion bénéficie même d'un traitement de faveur par rapport à d'autres modes de transports, en étant exonéré de nombreuses taxes sur le kérosène. »

-Cette association Réseau Action Climat(contribution 748) critique par ailleurs l'étude d'impact présentée qui minimiserait l'augmentation des gaz à effet de serre, conteste les hypothèses sur un meilleur remplissage des avions, ne croit pas à la réalité du panier de mesures de l'OACI sur une croissance neutre en carbone, considère que les alternatives possibles au transport aérien n'ont pas été étudiées correctement comme le demande l'article R122-5 du code de l'environnement. Elle indique également que la compatibilité du projet avec la neutralité carbone à l'horizon 2050 n'est pas démontrée, objectif inscrit dans la loi Energie/Climat du 8 novembre 2019.

-Les arguments présents sur le **site SEAANDSEED** (contribution 793) sont également mis en avant et notamment "Il faudrait réduire de 70% le nombre de vols d'ici 2030 pour s'aligner sur une trajectoire de réchauffement planétaire à +1,5°C »

-Une contribution (666) cite le projet franco-italien Climaera qui vise à prévoir la qualité de l'air sur le territoire d'Alcotra, un périmètre de coopération franco-italien regroupant les régions Provence- Alpes- Côte d'Azur, Rhône- Alpes, Piémont, Ligurie et Val d'Aoste qui démontrerait la nécessité de faire des efforts locaux de réduction des émissions de GES.

- Il est contesté la possibilité de réaliser des avions propres à court ou moyen terme

utilisant de l'hydrogène, réalisation considérée comme un mythe technologique qui en tout état de cause nécessiterait de l'électricité « verte » ce qui est jugé peu réaliste. Il est notamment précisé « il faudra de l'électricité verte pour recharger les batteries ou produire de l'hydrogène. Cette énergie renouvelable ne représentera néanmoins pas une source illimitée et il faudra arbitrer ses usages avec d'autres secteurs nécessaires au fonctionnement de la société. Enfin, si la voie de la propulsion à hydrogène était adoptée, elle ne supprimerait pas les traînées de condensation, ni les NOx et leurs dérivés, dont l'impact climatique est au moins aussi important que celui du CO2. »

-En substitution du transport aérien, il est proposé de donner une priorité au transport ferroviaire, notamment sur les liaisons courtes, il est avancé que prendre l'avion, est en moyenne 14 à 40 fois plus polluant qu'utiliser le train.

-Enfin, une contribution demande si une évaluation de l'augmentation de l'empreinte carbone due à la construction et à l'utilisation du bâtiment « cœur d'aérogare » a été faite? (l'étude d'impact ne précise pas en effet de manière claire les émissions de gaz à effet de serre liés à la construction et à l'utilisation du seul cœur d'aérogare).

D'autres aspects négatifs du projet sont également évoqués (souvent en complément de celles relatives aux GES) et notamment

- L'autorité environnementale a bien souligné que le projet présenté avait tendance à "sous-estimer les impacts environnementaux du projet et à surestimer ses bénéfices socio-économiques".

-Une autre observation va dans le même sens en indiquant « Le projet est séduisant dans l'amélioration de l'accueil des passagers dans cet aéroport mais représente un coût financier tellement important pour un retour sur investissement très négatif en terme écologique ».

-La crise du COVID actuelle conduit à s'interroger sur le bien-fondé du projet. Si la baisse du trafic se confirme, le projet sera un gaspillage financier. Une autre contribution souligne que la prise de conscience des populations mondiales sur la limitation des émissions de carbone va entraîner une diminution des trafics internationaux ; un permis individuel d'émission de CO2 va voir le jour dans les

années à venir ; il semble prudent d'en mesurer l'impact avant d'engager une construction qui pourrait s'avérer onéreuse et inutile.

-Une nouvelle étude économique et d'impact apparaissent nécessaires compte tenu des nouvelles projections de trafic après la crise sanitaire. Dans le même ordre d'idée une contribution met en doute les créations d'emplois annoncées avec la création du coeur d'aérogare compte tenu de la crise sanitaire et pointe l'optimisation des opérations qui annonce à mots couverts une automatisation de la plupart d'entre elles plutôt que des créations d'emplois.

- L'aviation est l'un des secteurs les plus inégalitaires, 2 à 3% des français effectuant 50% des vols,

- L'aviation entraîne des risques sanitaires et des nuisances sonores pour les riverains (développés dans les thèmes suivants) ;

- La bétonisation envisagée dans le projet d'extension de plusieurs hectares doit être évitée. Le projet n'est conforme à l'objectif national de "zéro artificialisation nette" du Plan Biodiversité présenté par le gouvernement,

- Le projet est dans les cartons depuis plus de 20 ans, il est complètement anachronique par rapport aux enjeux actuels, en plein contexte de crise sanitaire et sociale.

- La plaquette d'information et la vidéo accessible par QR code dans cette plaquette laisse entendre que le projet de jetée est toujours d'actualité, incitant à penser que le but est bien d'augmenter le nombre de passagers.

- L'absence d'exposé clair par cette plaquette de la question des émissions de GES par l'activité aérienne, considérée dans sa globalité (y compris les vols croisière) est également critiquée.

- France Nature Environnement souligne la faiblesse des ambitions en matière d'interconnexion en transport collectif, l'absence d'engagement d'AMP pour la production d'énergies renouvelables, l'artificialisation nette des sols, les atteintes aux espèces animales et les aspects négatifs du chantier sur les accès.

Thème avis défavorables avec propositions ou suggestions

Certaines contributions défavorables formulent cependant des propositions ou des remarques :

Contribution 10 elle demande une coordination avec l'aéroport de NICE.

Contribution 141 elle souligne la pollution industrielle excessive sur l'étang de Berre, la saturation des accès routiers et demande de meilleurs transports ferroviaires, notamment un train pendulaire sur Hendaye Nice.

Contribution 180 elle demande de revégétaliser la plateforme portuaire.

Contribution 328 Cette contribution pose plusieurs questions:

-AMP a-t'il agi auprès des autorités publiques pour encourager le développement des mobilités alternatives peu émettrices (transport en commun, liaison avec le TER?)

- Quelles actions ont été portées par AMP dans les PLU, PLUi, ou PDU de la Métropole ces dernières années ?

-Concernant les pics de chaleurs, l'étude d'impact utilise 2 cartes montrant une faible augmentation des pics de chaleurs d'ici 2050. Or ces cartes sont établies dans un scénario du GIEC visant à stabiliser les émissions de CO2. Quelles sont les mêmes cartes dans le cas où les politiques publiques ne font pas baisser les émissions de CO2 ?

-pourquoi AMP n'engage pas dès maintenant une vaste opération de plantation d'arbres pour créer des îlots de fraîcheur sur l'ensemble de la plateforme ?

-Il serait cohérent qu'AMP stoppe toute création de pelouse verte et remplace les pelouses actuelles par des espaces refuges de la biodiversité.

- La suppression ou la réduction au strict minimum de l'éclairage nocturne devrait être envisagée.

-Comment l'augmentation des commerces et restaurants générateurs de déchets est compatible avec la politique RSE d'AMP ?

- Est il bien prévu de récupérer les eaux de pluie par le toit du nouveau bâtiment ?

Contribution 340 elle demande pourquoi l'étude d'impact de la circulation aérienne réalisée par la DGAC et la DSNA faite en 2008 n'a toujours pas amené une rectification des trajectoires de décollage des avions.

Contribution 346 elle pose la question « avec l'augmentation annoncée du niveau des mers, cet investissement ne risque-t-il pas de se révéler inutilisable à très brève échéance, ce qui constituerait donc un gaspillage patent d'argent public ou privé ».

Contribution 383 avance « avant même de penser à une extension pour une augmentation de trafic la priorité semblerai de rendre l'outil actuel accessible par voie ferroviaire intégré dans un plan de déplacement métropolitain et au bénéfice de tous. »

Contribution 404 Cette contribution regrette que ce projet n'ait pas été soumis à Débat Public conduit par la CNDP. Elle demande de préciser le détail du coût du projet et les écarts possibles en soulignant qu'avec un dérapage sur le budget, le projet pourrait être soumis au débat public.

Contribution 421 Cette contribution demande la justification de la hauteur du bâtiment deux fois plus haut que l'existant qui lui même est déjà très conséquent et qui conduira à des dépenses énergétiques très fortes.

Contribution 426 Cette contribution exprime un avis très négatif notamment sur le projet architectural, en soulignant :

-Le besoin d'espace ...doit être recherché par le « déblaiement » des espaces intérieurs existants, halls et salles d'embarquement de jour en jour toujours plus encombrés par des commerces, des stands publicitaires, au détriment des usagers,

-La liaison entre les deux aérogares doit, aurait du depuis longtemps, être améliorée et ne nécessite aucunement 20 000 m²,

-Comment proposer une halle toute vitrée, véritable serre, dans notre climat méditerranéen, en pleine période de questionnement sur l'évolution du climat ?

-Comment ne pas percevoir la nature énergétivore du projet proposé ?

-La monumentalité inopportune du projet de halle, dite cœur d'aéroport, écrase la Halle Pouillon œuvre architecturale magistrale,

-Se pose le problème économique qui pèsera sur les passagers les plus modestes qui n'ont pas accès au low-cost, dans l'obligation d'emprunter cet aéroport,

-Que dire de la question de l'identité architecturale, en relation avec l'identité d'un territoire, comment ne pas penser que le visiteur souhaite rencontrer, dès l'Aérogare, le souffle du Genius-Loci où il vient d'atterrir et non atterrir, dans une Aérogare banalisé !

-Il n'y a pas lieu en cette période de chamboulement des pratiques, d'envisager un projet aussi grandiloquent dont l'intérêt public n'est aucunement démontré.

La contribution 510 suggère que les pollutions sonores et respiratoires provoquées par les compagnies aériennes pourraient être réduites si elles n'hésitaient pas à faire voler des avions vides pour conserver leurs droits dans les aéroports.

La contribution 614 défavorable au projet avance: « cet aéroport est loin de sa capacité maximum et pourrait bénéficier de nombreuses améliorations et modernisations dans les bâtiments existants pour améliorer sa capacité. »

La contribution 765 de l'association France Nature Environnement conteste plusieurs points :

-la rationalisation des flux de passagers (la dichotomie actuelle assure la continuité de l'exploitation en cas de problème),

-aucune solution alternative est présentée pour assurer la conformité aux nouvelles normes sur le contrôle des bagages,

-le réaménagement et l'extension des zones commerciales traduit un modèle de consommation qui doit être découragé et sa pertinence mise en doute. « En pleine crise sanitaire et de l'emploi, ce projet est une aberration économique, à quoi bon développer une galerie marchande à ce prix sachant que les clients voyageurs ne seront pas au rendez-vous ? »

Une lettre déposée sur le registre de Marignane par la présidente de l'association en toute franchise(Mme Martine Donette) indique que le projet est en effraction avec ou ne respecte pas :

-les articles L751-1 et 752-1 du code du commerce qui prévoit une déclaration auprès de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial

-l'article 27-2 de la Directive Européenne Services 2006-123 du 12 décembre 2006 car les administrations municipale et préfectorale n'ont pas vérifié les documents imposant un passage en C.D.A.C.

-l'article L 752-6 du Code de Commerce demandant au porteur de projet une étude d'impact sur l'animation et le développement économique des communes avoisinantes

L'association ECO-RELAIS dans sa lettre déposée sur le registre de Marignane, souligne que les passagers sont traités de manière indigne dans le Terminal 2. Elle demande une couverture photovoltaïque du toit de l'ensemble de l'aérogare et des parkings. Par ailleurs, pour l'outarde canepetière et pour le criquet oedipode elle conteste la mesure de compensation envisagée sur le domaine de Cossure et demande une réelle compensation sur 10 hectares minimum autour de l'Etang de Berre.

Thème soutien au projet

55 contributions sur le registre dématérialisés, 29 lettres reçues au siège de l'enquête(dont 5 également reçues sur le registre dématérialisé) et une observation sur le registre papier de Marignane (Mr Miglialcsan), soit 80 contributions (sans double compte) expriment un avis favorable au projet en soulignant, notamment, que le projet de cœur d'aérogare:

- n'est pas capacitif, (une contribution souligne « la réalisation de la première phase de travaux n'implique en aucun cas la seconde phase... A ce titre, ce projet a tout lieu d'être réalisé. »)

- n'imperméabilisera pas des surfaces supplémentaires,

- mettra l'aéroport aux standards de ce qui se fait aujourd'hui, avec ce que les clients attendent : plus de fluidité, de sécurité, des temps d'attente maîtrisés, des espaces de restauration conviviaux et des commerces rénovés.
- améliorera les atouts de la région « La Provence mérite une "porte d'entrée" à la hauteur de sa réputation. Ne laissons pas passer cette chance de transformer l'aéroport et de donner une première belle impression aux touristes internationaux qui viennent découvrir notre belle région ».
- est indispensable au développement économique et à la compétitivité du bassin d'emplois de la Métropole Aix-Marseille-Provence.
- permettra de créer plus d'emplois directs et indirects en améliorant l'attractivité économique de la région.
- mettra à disposition des professionnels du fret et du tourisme un outil performant.
- offrira aux voyageurs une offre de services correspondant aux attentes actuelles.
- est indispensable en ces temps de crise: « il prépare au futur et permettra à la Provence de conserver une ouverture vers le monde. Il répond à la crise sanitaire grâce aux gains d'espace, il répond à la crise économique qui ne fait que débuter en abaissant les coûts de traitement des bagages et de filtrage des passagers. »
- est vital pour Marseille et sa région, « pour que nos traditions d'échanges culturels, commerciaux, touristiques se perpétuent. Il faut mettre à jour ces installations de toute urgence, sinon ce sera la prime aux aéroports des autres villes. »
- a bien pris en compte les aspects RSE dans sa conception et le bâtiment respectera les normes HQE bâtiment durable 2016.
- les surfaces supplémentaires permettront de respecter les normes sanitaires (enseignement de la COVID 19).
- pourrait contribuer à permettre de se rendre directement sur des destinations européennes et internationales en limitant le nombre d'heures de vol pour le bien-être des passagers et de la Planète.

Il est également avancé que si le transport est effectivement le plus gros pollueur, ce n'est pas le transport aérien, mais c'est bien la voiture individuelle.

Les organismes et responsables suivants ont transmis un courrier de soutien au siège de l'enquête :

- la Présidente de l'APEX (le club des entreprises de l'international)
- l'Office de Tourisme d'Avignon
- le Président de la FNTV PACA
- le Président de la Fédération du BTP des Bouches du Rhône
- la Direction Générale Europe du Sud du groupe industriel SARTORIUS
- le Président de l'Olympique de Marseille
- la Direction Nationale du groupe EUROPCAR
- la Directrice générale de la Confiserie du ROY RENE
- la Directrice générale de l'agence de développement Vaucluse-Provence Attractivité
- le Directeur Général des autocars PAYAN
- la Directrice Générale de l'hôtel INTERCONTINENTAL à Marseille
- le Président de l'association MP CULTURE regroupant les principaux acteurs culturels de la Région Sud
- la Directrice régionale de SIXT SAS
- le Président de la société SNEF
- le Président du club de la Croisière Marseille Provence
- le Président de la CCI Marseille Provence
- la Directrice Générale de JCDECAUX AIRPORT France
- l'hôtel ZAPPA à Marignane
- le Président du Festival de Piano de la Roque d'Anthéron,

- le Directeur Général de la société l'OCCITANE EN PROVENCE de Manosque,
- le Directeur Général de l'agence de développement économique PROVENCE-PROMOTION
- la société PRIME-TIME
- le Président du syndicat des transitaires de Marseille-Fos
- le Président du Grand Port Maritime Marseille-Fos (lettre datée du 15 octobre mais arrivée en mairie le 20)
- le Président de l'UPE13 (union pour les entreprises des Bouches du Rhône) (datée du 8 octobre, arrivée en mairie le 23)
- le Co-Président du Club immobilier métropole-provence (datée du 12 octobre, arrivée en mairie le 23)

Une lettre du **club TPO 20** regroupant des grandes entreprises de la métropole AIX-Marseille a également été adressée au siège de l'enquête indiquant que le projet était un impératif de compétitivité pour l'aéroport, un impératif pour le dynamisme territorial, et un impératif d'ordre sanitaire.

Cette lettre du TOP 20 a été cosignée par 41 entreprises ou organismes : ADF, AG2R La MONDIALE, AIRBUS HELICOPTERS, Alinea, ALTEO, ARCELOR MITTAL, BOURBON CORPORATION, CAISSE d'EPARGNE, la CCCIMP, CMA CGM, Compagnie Fruitière, Catering International, Constructa, Corsica Linea, Crédit Agricole, Haribo, Hopps Group, Kaporal, la Provence, Marbour, Marfre, Mediaco, Odalys Groupe, NOVA Group, Olympique de Marseille, ONET, PLD automobiles, Pernod Ricard, Richardson, Sartorius, SEAFOODIA, SNEF, Société des Eaux de Marseille, Société Marseillaise de Crédit, ST Microelectronics, SYNCHRONE, TENERGIE, UPE13, UPPERSIDE .

Les **deux collectivités majeures du département** ont également adressé une lettre de soutien au projet:

- Le Département dans une lettre signée par le vice-président du Conseil Départemental Gérard Gazay

- la Métropole Aix- Marseille par une lettre signée par le vice-président, Eric le DISSES, maire de Marignane, chargé notamment des relations avec l'aéroport qui note que la première phase ne porte pas sur une extension de capacité et que la réalisation du cœur d'aérogare est urgente pour préserver la compétitivité de l'aéroport.

Enfin, trois lettres de soutien de la société MSC, des offices de tourisme de Cassis et du pays d'AIX ont été reçues en mairie de Marignane mais elles ont été compostées après le 16 octobre et donc transmises hors délais.

Des lettres de soutien au projet, via le registre dématérialisé, ont également été transmises par :

- le Président du Festival de Piano de la Roque d'Anthéron, (courrier également transmis au siège de l'enquête)
- la Directrice commerciale de l'hôtel Renaissance d'Aix en Provence,
- le Directeur Général de la société l'OCCITANE EN PROVENCE de Manosque, (courrier également transmis au siège de l'enquête)
- le Président du MUCEM,
- le Directeur Général de la société SSP France,
- le Chef d'escale de la société AIR CORSICA,
- le Directeur Général de la Régie Départementale des TRANSPORTS (RDT13),
- le Président de la société Color-Group,
- la Direction nationale de la société HERTZ,
- le Président des Voyages Arnaud (Carpentras)
- le Directeur Général de l'agence de développement économique PROVENCE - PROMOTION (courrier également transmis au siège de l'enquête)
- la Présidente du Comité Départemental du Tourisme, Provence-Tourisme

- Le Président du Syndicat des Transitaires Marseille-Fos (courrier également transmis au siège de l'enquête)

-la société PRIME-TIME(courrier également transmis au siège de l'enquête)

Soit sans double compte, 38 lettres de soutien émanant des entreprises, du secteur de la culture, du tourisme et des institutions Département, Métropole, CCIMP, UPE dont une lettre signée par 41 entreprises ou organismes les représentant.

La société Avis Budget Group, entreprise internationale gérant plusieurs marques de location de véhicules a également apporté son soutien par une contribution sur le registre dématérialisé, sans courrier.

Le secteur économique dans son ensemble et ses représentants institutionnels soutiennent, ainsi, le projet ainsi que des acteurs majeurs du tourisme, du transport et de la culture. Le Conseil Départemental et la Métropole ont également apporté leur appui par une lettre d'un vice-président.

Thème bruit et respect des couloirs aériens

Diverses contributions dénoncent le bruit enduré par les habitants des 15eme et 16eme arrondissements de Marseille, du Rove, de Gignac la Nerthe, de Saint Chamas, de Vitrolles, de Saint-Victoret, de Berre l'Etang et de Marignane qui est jugé insupportable, notamment la nuit. Les nuisances sonores proviennent ou sont amplifiées, selon de nombreuses contributions, par le non respect des couloirs aériens.

La contribution 412 indique que les nuisances sonores ont augmenté de manière très significative au-dessus du quartier des Pinchinades à Vitrolles depuis l'été 2017 et demande qu'on revienne au niveau de 2017.

La contribution 425 demande comme d'autres habitants de Saint-Victoret d'interdire les atterrissages et décollages la nuit (par exemple entre 11h -6h00).

Deux conseillers municipaux de Saint-Victoret d'opposition ont demandé lors d'une permanence des compensations financières pour les nuisances sonores subies. (demande confirmée par la contribution 416).

Un habitant de Marignane demande de modifier les procédures de décollage vers le Sud qui sont redevenues très gênantes depuis quelques mois. (contribution 453).

La contribution 475 souligne qu' Il n y a aucune information de l'aéroport sur la procédure à suivre pour signaler les problèmes de nuisances sonores, et connaître les suites données aux réclamations.

Un habitant de l'Estaque souligne (contribution 493) : "Pour les habitants de l'Estaque, la trajectoire GNSS31 n'a rien réglé, et se sont rajoutées des nuisances au départ avec la modification du point de virage des avions en direction du Sud. Pour les nuisances sonores, la station de bruits de l'Estaque a enregistré plus de 14 000 évènements bruits à plus de 65 décibels en 2019, avec des survols à plus de 90 décibels."

Un autre habitant de l'Estaque (contribution 579) précise « les habitants de l'Estaque et des Riaux demandent que les avions passent ..., juste au dessus des plages de Corbières ». La contribution 639 formule le même souhait.

Sur le même thème, un habitant du 16eme arrondissement de Marseille indique (contribution 522): « Un compromis avait été trouvé (comme cela existe dans d'autres aéroports français (celui de Nice, par exemple) : créer une trajectoire courbe évitant les quartiers habités. En ne mettant pas à exécution la trajectoire courbe promise qui permettrait aux populations survolées de retrouver tranquillité et bonheur de vivre en ces lieux, il est inconcevable d'engager d'autres dépenses qui laisseront perdurer, voire accroître, les nuisances actuellement subies. »

La contribution 545 formule des propositions précises pour réduire le bruit :

1- Pas d'avions au décollage (sauf raisons sanitaire ou de sécurité) entre 00H00 et 05H00 du matin (ok pour les atterrissages, moins bruyants et non gérés par l'aéroport...),

2- Seuls les avions les moins bruyants sont autorisés à se présenter au décollage après 20h00 (réduction du niveau sonore + modernisation de la flotte des compagnies),

3- Limiter les décollages à un avion toutes les 10 minutes sur la même route aérienne (réduction de la durée d'exposition au bruit des populations),

4- Pour les décollages vers le sud, quelle que soit la route empruntée, tenir le cap de l'axe de la piste jusqu'à avoir dépassé l'autoroute A55 avant d'effectuer le changement de direction (réduction du survol des zones à forte densité de population). Pour les décollages en direction du sud, il existe 3 routes aériennes, ce qui conduirait à un décollage toutes les 3 minutes 20 en direction du sud en répartissant les décollages sur les 3 routes existantes...

La contribution 555 d'une habitante de Saint-Victoret dénonce les nuisances de plus en plus importantes depuis le départ des canadiens et l'exploitation importante de la piste n°2. Elle constate, depuis deux ans, un trafic important sur cette nouvelle piste qui provoque de nombreuses nuisances sur Saint-Victoret et de nombreux décollages côté Sud, souvent sans raison de sécurité. Elle constate également des vols de nuit interdits par un arrêté de 2007 (selon ses affirmations) et des dépôts noirs dans sa propriété.

La contribution 567 d'une habitante de l'Estaque met en cause la non utilisation du GPS par les pilotes : « Galiléo devait aussi permettre des approches évitant les noyaux villageois. Galiléo est en place désormais mais la DGAC ne l'utilise pas. »

Un autre habitant de l'Estaque (contribution 592) résidant montée Pichou déplore que les avions passent systématiquement au-dessus de sa maison avec un bruit effroyable qui le réveille la nuit.

La contribution 602 souhaiterait que les avions passent au-dessus de la colline de la Galline au lieu de frôler les habitations de Saint-Henri et de L'Estaque.

La contribution 640 d'un habitant du 16ème arrondissement de Marseille (résidant chemin du Mozambique) est exaspéré par le bruit.

La limitation des nuisances existantes liées au survol du 16ème arrondissement par les avions n'est toujours pas réglée précise l'association Cap au Nord.

La contribution 679 de Mme Evelyne Mazade présidente du CIQ des Hauts de l'Estaque se prononce contre ce projet d'extension d'aérogare, en raison des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique.

Un adjoint au maire de la commune de GIGNAC-LA-NERTHE (contribution 774) indique que la commune s'oppose au projet en rappelant que :

-depuis 2008, le nombre de plaintes concernant les survols et le bruit qui en découle, augmentent sans cesse.

-Les communes du ROVE et de GIGNAC-LA-NERTHE ont demandé au Juge des Référé du Tribunal Administratif de MARSEILLE de prescrire une expertise afin de déterminer l'origine et les causes des nuisances sonores occasionnées par le trafic de l'aéroport MARSEILLE PROVENCE. L'affaire est actuellement pendante à la Cour Administrative d'Appel qui a désigné un expert.

-Les trajectoires fournies montrent qu'en juin 2018, quatre vols dont les niveaux de bruit mesurés à la station de mesures du ROVE et douze vols dont les niveaux de bruit mesurés à la station de mesures de GIGNAC-LA-NERTHE sont supérieurs ou égal à 70 dBA , ont des trajectoires qui diffèrent de celles regroupées dans le flux des décollages.

-Il est proposé que les avions dont les performances acoustiques sont médiocres soient systématiquement remplacés par d'autres plus performants, notamment la nuit. Il est également demandé de veiller à ce que des procédures de décollage moindre bruit soient automatiquement appliquées et que l'intégralité de la longueur de piste soit privilégiée pour que le survol des populations soit fait le plus haut possible.

Une lettre de Mr Meynier a également été reçue au siège de l'enquête, exprimant un refus à tout agrandissement en raison de la pollution sonore à Berre l'Etang et du non respect des couloirs aériens.

Sur le registre de Saint-Victoret, la famille Ducruet constate un accroissement des pollutions sonores y compris la nuit. Elle demande des couloirs aériens différents et une réduction des impôts locaux compte tenu des préjudices subis.

Thème favorable avec propositions ou réserves

Certaines contributions favorables formulent également des observations ou des réserves.

Contribution 158 elle émet un avis favorable au cœur d'aérogare en soulignant que le projet de jetée où stationnent les avions ne semble pas utile vu le contexte actuel.

D'ailleurs, le report de ce projet annoncé est tout à fait pertinent et rassurant sur les intentions des dirigeants de l'aéroport (la contribution 418 émet un avis similaire).

Contribution 160 elle demande la restructuration des accès routiers à l'aéroport et des transports en commun.

Contribution 227 elle émet un avis favorable mais en précisant que cela n'enlève rien à l'effort que doit réaliser le domaine aérien (constructeur, compagnies aériennes, aéroports) dans le domaine environnemental.

Contribution 267 Elle relève que :

- Les flux entrant et sortant des passagers semblent se croiser dans le nouveau bâtiment, obligeant une concentration de personnes peu propice à la clarté des informations et encore moins à la fluidité de circulation.

- Aucun aménagement ne semble prévu pour une future connexion avec le rail.

Contribution 343 Cette contribution conditionne son avis favorable à l'engagement d'AMP d'appliquer les mesures suivantes:

- réduire les déchets liés aux commerces qui seront installés dans l'aéroport,
- favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle (priorité dans les files à ceux qui viennent en bus ou en train, réduction sur des prestations, etc.),
- planter des arbres sur les parking et créer des massifs peu consommateur d'eau,
- octroyer des concessions aux commerces sur la base de critères sociaux et environnementaux forts et pas seulement sur le chiffre d'affaires potentiel et les revenus pour AMP,
- mettre en place un système de tri des déchets efficace, et un compostage des déchets organiques des restaurants,
- donner la priorité aux taxis équipés de véhicules peu émetteurs de GES,
- mettre en place des cendriers partout et sanctionner les personnes qui jettent les mégots par terre,

- réduire et supprimer à terme l'éclairage inutile des parkings et remplacer par un veilleur de nuit (économie d'une dépense énergivore qui permet la création d'emploi)
- installer des ombrières de parkings équipées de panneaux solaires
- tenir un tableau de bord de suivi de ces mesures, rendu public par AMP au moins une fois par an.

Contribution 356 Cette contribution souhaite que "ce projet se double de réflexions sur le réseau ferroviaire en particulier le lien avec la gare de Vitrolles, navettes électriques, automatiques."

Contribution 411 Il est demandé qu'on ne fasse pas appel aux travailleurs détachés pendant le chantier.

Contribution 418 exprime un soutien en soulignant que la jetée n'apparaît pas nécessaire aujourd'hui.

Contribution 432 elle donne un accord sur la modernisation, mais refuse tout agrandissement.

Contribution 565 Elle demande que des mesures soient prises pour les transports en commun, pour éviter de prendre la voiture, propose un tram-train.

Contribution 667 Cette contribution évoque des pistes pour réguler le trafic aérien : un prix plancher pour les billets d'avion ou des taxes supplémentaires raisonnables.

Contribution 676 Cette contribution est favorable à la première phase du projet mais refuse toute extension.

Contribution 702 Elle émet avis favorable conditionné à la prise en compte des recommandations des scientifiques sur la protection de l'environnement.

Thème Observations diverses

La contribution 180 a relevé qu'Airbus le 23 septembre 2020 avait annoncé travailler à la mise au point d'avions à hydrogène pour 2035.

La contribution 216 demande que l'aéroport ait des structures d'accueil pour de longues correspondances.

La contribution 243 relève que les échanges de données informatiques en 2020 émettront 25% de plus de GES que ce que produit le transport aérien.

Mr Chabrand sur le registre de Marignane demande le développement des zones coté JAï pour le Fret et MP2 et un tunnel piéton pour relier les Hall A et B à la plage du Jai pour accéder aux installations touristiques existantes et en projet.

L'association Alternatiba (représentée par Charlène Fleury) a déposé, lors de deux permanences, une observation sur le registre de Marignane et une sur le registre de Saint-Victoret demandant notamment l'organisation d'une réunion publique d'information et le report de la date de fin de l'enquête. Dans sa contribution 802, en regrettant que ses demandes n'aient pas reçu une réponse favorable, elle souligne d'une part que la crise sanitaire a empêché, l'association, d'informer correctement la population de la métropole Aix-Marseille Provence, bassin d'habitation concerné par l'extension de son aéroport et d'autre part, que le projet est très débattu et nécessiterait davantage de temps et d'espace pour permettre au débat public d'avoir lieu.

Le maire de Vitrolles a demandé dans une lettre du 9 octobre (contribution 465) la prolongation de la durée de l'enquête de 15 jours au regard de l'importance du projet et de la crises sanitaire.

La contribution 588 (classée comme défavorable au projet) demande que la permanence et le lieu de consultation des documents en mairie de Marignane situés au 2e étage de la mairie sans ascenseur, soit accessible à tout le monde (personnes à mobilité réduite comprises).

La contribution 625 rejoint des observations orales formulées lors des permanences, la publicité de l'enquête n'a pas été suffisante pour en informer toute la population, il faut prolonger la durée de l'enquête.

L'association ECO-RELAIS dans sa lettre déposée sur le registre de Marignane, déplore que :

-l'enquête n'ait pas fait l'objet d'un article dans le journal communal « entre nous Marignane ».

- l'enquête n'ait pas fait l'objet d'une mention sur le site internet de la commune , ni

sur sa page face-book.

- que le dossier d'enquête soit difficile d'accès (deuxième étage sans ascenseur) sans la moindre signalisation.

Elle demande également une prolongation de 15 jours de l'enquête.

Thème Pollution de l'air

Les contributions 184 et 296 soulignent la pollution excessive de l'air au-dessus des normes qu'il faudrait réduire.

La Contribution 559 s'oppose à l'extension de l'aéroport MARIIGNANE en notant « trop de survol de zones habitées et pollution extrême des avions sur ces zones ».

Les Contributions 562 et 632 Ces contributions d'habitants de l'Estaque (classées également sous le thème nuisances sonores) constatent qu'aux nuisances sonores s'ajoutent les nuisances atmosphériques en soulignant que les avions sont de gros pollueurs en oxyde de carbone, oxyde d'azote, particules fines.

Contribution 660 Cette contribution d'un habitant du 16eme arrondissement de Marseille (classée également sous le thème nuisances sonores) critique la pollution de l'air et constate des taches noires sur sa terrasse dues, à son avis, au kérosène.

Contribution 679 (contribution également classée sous le thème nuisances sonores) La présidente du Ciq des Hauts de l'Estaque constate, qu'aux nuisances sonores générées autour de la plate forme aéroportuaire se rajoutent les nuisances atmosphériques, les avions sont de gros pollueurs en oxyde d'azote, en oxyde de carbone, particules.

Une observation écrite sur le registre de Vitrolles de Mme Bages s'inquiète également du niveau élevé de pollution.

XII.II) Avis de l'aéroport sur les observations du public

Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement, un procès verbal de synthèse des observations a été communiqué au maitre d'ouvrage (joint en annexe).

L'Aéroport Marseille-Provence a fait parvenir le 2 novembre un mémoire en réponse (joint en annexe).

Dans les paragraphes, ci-après, une présentation résumée de ce mémoire est faite avec les commentaires qu'il suscite de ma part en gras et en italique.

Déclaration préliminaire d'AMP

Les actionnaires de l'Aéroport Marseille Provence ont décidé en juillet 2019 de modifier l'Article 2 des statuts de la société en introduisant une raison d'être à forte dimension croissance durable et responsable. Cette raison d'être est le fondement statutaire d'une stratégie de croissance vertueuse volontariste qui a été validée par le Conseil de Surveillance le 8 octobre 2020. Celle-ci se veut réaliste et ambitieuse et vise à positionner l'aéroport comme un acteur exemplaire et vertueux en matière de Responsabilité Sociétale et Environnementale (RSE).

Quatre grands piliers stratégiques ont été retenus :

- Énergie et réduction des GES (gaz à effet de serre) ;
- Accessibilité et mobilité durable ;
- Qualité de vie des riverains ;
- Biodiversité & valorisation des espaces naturels

Commentaire : on ne peut que prendre acte de cette volonté d'AMP d'inscrire son action dans une stratégie de croissance durable.

Observations exprimant une opposition au transport aérien, en raison notamment, des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)

Sur la contribution du transport aérien aux émissions de GES mondiales et françaises

AMP précise :

-Au niveau mondial, le transport aérien contribue à environ 2 % des émissions de CO₂ (GIEC – Résumé technique - Groupe de travail III, 2007). Cette proportion pourrait atteindre 3 % à l'horizon 2050 selon les estimations du même groupe d'experts. Elles comptent aussi pour 13 % des émissions liées au secteur des transports.

-En France, c'est la DGAC qui est en charge de réaliser le calcul des émissions de CO₂ imputables à l'activité de l'aviation en France. Elle utilise pour cela le calculateur TARMAAC qui permet de quantifier les émissions de CO₂.

En France en 2018, les émissions de CO₂ pour le transport aérien selon les estimations TARMAAC se sont élevées à 22,7 millions de tonnes. Elles sont en

progression de 3,8 % par rapport à 2017, alors que le trafic a progressé de 5,1 % en nombre de passagers.

-Selon l'inventaire national des émissions 2017 (chiffres 2019 CITEPA centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique), le secteur aérien (5 Mt) représentait respectivement 3,7% des émissions de CO2 du secteur des transports (134,3 Mt) et 1,4 % des émissions de la France (352,3 Mt).

-Selon le rapport du Haut Conseil pour le Climat - Redresser le cap, relancer la transition – édité en 2020 « le transport aérien intérieur représente 4 % des émissions nationales, et a augmenté deux fois plus vite que la moyenne du secteur sur la période 1990-2018 ».

-Par ailleurs, les chiffres avancés par les observations du public sont supérieures. Ces différences s'expliquent par des différences méthodologiques et par la prise en compte du forçage radiatif dû à toutes les émissions des avions (NOx, SOx, vapeur d'eau) et pas seulement le CO2.

Commentaire : Une méthodologie unique de l'impact réel du transport aérien sur le réchauffement climatique, variable selon les sources, demande de toute évidence à être mise au point.

Sur la compatibilité du projet avec les engagements, les analyses et déclarations officielles sur la limitation des émissions de GES,

AMP souligne que:

-Comme la réglementation le prescrit, l'évaluation environnementale a été réalisée sur l'intégralité du projet. La tranche conditionnelle qui devait augmenter la capacité du Terminal 1 de 8 à 12 millions de passagers 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.

-La méthodologie employée dans le cadre de l'évaluation de l'impact sur le changement climatique du projet est de nature à répondre aux commentaires émis durant l'enquête publique qui estiment que la contribution du secteur aérien au changement climatique est sous-estimée. Pour ce projet, l'ensemble des sources et des types d'émissions ont été prises en compte afin de donner une évaluation la plus exhaustive possible en l'état des connaissances actuelles.

-Il s'agit pour l'heure de recueillir des avis concernant la construction du nouveau bâtiment, c'est-à-dire la modernisation du terminal 1 en vue de fluidifier les parcours passagers, d'améliorer les services aéroportuaires et de mettre aux normes les infrastructures. Le périmètre du permis de construire demandé dans le cadre de l'enquête publique ne porte que sur la première phase de restructuration, non capacitive. En d'autres termes, cela signifie que le Coeur n'a pas pour vocation d'accroître la capacité du Terminal 1, fixée à 8 millions de passagers, il ne vise pas à augmenter le trafic aérien **et n'engendrera donc pas de croissance d'émissions de GES par rapport à la situation existante.**

-En ce sens, l'opération de restructuration du Terminal 1 **n'est pas contraire aux recommandations de la Commission Européenne, ou à celles du Haut Conseil pour le Climat, et n'est pas en contradiction** avec les conclusions du rapport de **BL évolution** ou de celui de **Shift-Project**, étant précisé que certaines propositions de ces rapports nécessiteraient une réglementation nouvelle pour s'appliquer et le gestionnaire aéroportuaire n'a pas l'autorité, ni même les leviers pour inciter ses partenaires sur ces problématiques.

-C'est de la compétence de l'Etat de mettre en place les mesures de restriction du trafic aérien qu'il jugerait nécessaire pour atteindre les objectifs de la **Stratégie Nationale Bas Carbone en 2050 qui découle des Accords de Paris**. A l'heure actuelle, il n'existe pas de mesure destinée à organiser la décroissance du secteur aérien au niveau national.

-Un aéroport ne peut interdire son accès à la circulation aérienne. Cette décision incombe à son autorité de tutelle, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et au législateur.

-Sur la proposition du **Haut Conseil pour le Climat** de favoriser le report modal air/fer, AMP rappelle que le ferroviaire, seul, ne peut pas constituer une alternative économique viable à l'aérien pour l'ensemble des trajets domestiques au départ de la ville de Marseille. En effet, le réseau ferroviaire LGV est aujourd'hui organisé en étoile depuis la capitale, ce qui offre des temps de trajets performants depuis Paris sur la majorité du territoire français, mais ce n'est pas le cas pour les liaisons transversales.

-En ce qui concerne les propositions de la **Convention Citoyenne pour le**

Climat(CCC) :

-La seule proposition qui concerne directement le gestionnaire aéroportuaire est la disposition SD-E3 :« *Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants* ». Elle a pour objectif de « *limiter la croissance du trafic aérien, car il est aujourd'hui fortement émetteur de Gaz à Effet de Serre (GES)* ».

Le nouveau bâtiment « cœur d'aérogare » n'a pas pour vocation d'accroître la capacité du Terminal 1, fixée à 8 millions de passagers, et n'engendrera donc pas de croissance d'émissions de GES par rapport à la situation existante. Le projet soumis à enquête publique ne va donc pas à l'encontre de la disposition SD-E3.

Pour les autres dispositions recommandées par la Convention Citoyenne pour le Climat : Proposition SD-E2 « *Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols Intérieurs d'ici 2025 uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4h)* »

L'aéroport s'engage à ne pas encourager financièrement le développement des liaisons aériennes visées par la proposition SD-E2, dans les limites des 2h30 d'accès ferroviaire fixées par le Gouvernement (que ce soit par la création de nouvelles lignes ou la croissance du trafic sur les lignes existantes), à compter du 1er avril 2021, sous réserve de validation par les autorités compétentes.

Proposition SD-E6 « *Garantir que l'ensemble des émissions qui ne pourraient être éliminées soient intégralement compensées par des puits de carbone* »

L'Aéroport Marseille Provence travaille en parallèle à l'identification de puits de carbone qui pourraient être mis en oeuvre sur le périmètre de la concession aéroportuaire, rendant le site excédentaire en puits de carbone.

Proposition SD-E7 « *Soutenir, à moyen terme, la R&D dans le développement d'une filière biocarburants pour les avions* ».

En complément du « Plan de soutien à l'aéronautique. Pour une industrie verte et compétitive » publié le 9 juin 2020 par le Gouvernement et qui comporte un volet « Investir pour concevoir et Produire en France les appareils de demain », le Premier ministre a présenté le 3 septembre dernier le plan « France relance » qui prévoit 7 milliards d'euros pour développer la filière hydrogène. Le constructeur Airbus a dévoilé le 21 septembre dernier 3 concepts d'avion à hydrogène, dont la mise en service pourrait intervenir en 2035.

AMP souhaite accompagner le développement de cette filière de carburants alternatifs en local, en lien avec les nombreuses raffineries présentes dans son

voisinage.

Un soutien a été apporté, par AMP, à la start-up ECO'R dans le cadre d'une réponse à un « Appel à Manifestation d'Intérêt pour des projets de créations d'unités de production de biocarburants avancés pouvant être utilisés dans l'aéronautique » en date du 27 janvier 2020.

Pour les autres propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat qui concernent principalement l'adoption de taxes (éco-contribution et taxation du kérosène), il revient au gouvernement ou au Parlement de décider et de légiférer pour faire adopter de telles mesures.

- le projet est compatible avec le **Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie** (SRCAE) de la Région, car outre l'autosuffisance énergétique prévue, l'AMP s'engage :

- à se raccorder aux voies cyclables métropolitaines conformément au PDU métropolitain et à déployer un réseau de pistes cyclables dans l'enceinte de l'aéroport,

- à aménager le site aéroportuaire concédé par l'Etat de manière raisonnée et résiliente, et notamment de limiter au maximum l'artificialisation des sols, en respectant un ratio de 50 % de surface artificialisée par rapport à la surface totale de la concession,

- à préserver le patrimoine naturel remarquable sur et autour de la plateforme.

-L'opération de restructuration du Terminal 1, qui n'a que très peu d'incidence sur le volume d'émissions de gaz à effet de serre de la plateforme aéroportuaire (phase chantier et consommations énergétiques du bâtiment principalement) est compatible avec le **Plan Climat Air Energie Territorial adopté par la Métropole Aix Marseille Provence**, en septembre 2019.

- Le Haut Conseil pour le Climat dans son rapport 2020, dans la rubrique relative aux transports post-crise de la COVID-19, précise que 94% des émissions du transport intérieur proviennent du secteur routier et que la contribution de l'aérien est de 4%. Ce même rapport souligne que les conditions à l'aide de 7 milliards d'euros accordée au groupe Air France-KLM vont globalement dans le sens de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC).

-L'Aéroport Marseille Provence est un acteur à part entière du secteur aérien,

devant participer à l'effort collectif de réduction des émissions de GES. AMP est, ainsi, en train de déployer une incentive environnementale qui incite les compagnies aériennes à déployer leur flotte d'avion la plus récente. Sont notamment éligibles à cette incentive l'ATR 42 et l'ATR 72 qui sont des appareils à hélice.

-Sur le périmètre gestionnaire, l'aéroport est engagé depuis 2014 dans l'Airport Carbon Accreditation (ACA), mis en place par l'Airport Council International (ACI). AMP s'est engagé à atteindre le « zéro émission nette » sur son périmètre d'ici 2050. Il est prévu pour cela le recours à la géothermie pour produire l'eau chaude nécessaire pour tout l'aéroport. L'objectif d'autosuffisance énergétique sera aussi atteint grâce à la mise en place de panneaux photovoltaïques en toiture des parkings à étage et en toiture des bâtiments qui le permettent. L'objectif est de produire 39 GWh à l'horizon 2030. De plus, l'Aéroport Marseille Provence travaille à l'identification de puits de carbone qui pourraient être mis en œuvre sur le périmètre de la concession aéroportuaire, rendant le site excédentaire en puits de carbone. De plus, une nouvelle centrale thermo-frigorifique est en train de sortir de terre. Elle sera opérationnelle en juin 2021 pour la production de froid et octobre 2021 pour la production de chaud. Sa sobriété permettra de réaliser des gains significatifs d'émissions en GES et en NOx.

-L'ensemble des initiatives prises par AMP pour s'inscrire dans la **Stratégie Nationale Bas Carbone** sont décrites dans le tableau ci-dessous :

Stratégie	Engagement AMP
Transports Décarbonation de l'énergie et adaptation des infrastructures	AMP s'engage d'ici 2030 à atteindre l'autosuffisance énergétique sur le périmètre gestionnaire avec l'utilisation d'énergie renouvelable à 100 %. Au-delà des consommations dont il a la maîtrise, AMP étudie la faisabilité de produire / distribuer de l'hydrogène renouvelable aux tiers et collectivités du territoire.
Transports Maitrise de la croissance de la demande	AMP s'engage à ne pas encourager financièrement le développement des liaisons aériennes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4h).
Transports Report modal	AMP s'engage à favoriser la desserte de l'aéroport par une mobilité durable. L'objectif est d'atteindre 28 % de part modale en transport en commun d'ici 2030. Cela passe notamment par : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inciter les clients qui utilisent les parkings à changer leurs habitudes à travers la mise en place d'un comparateur de mobilité sur le site internet AMP, présentant toutes les solutions d'accès à l'aéroport (parkings, transports en commun, covoiturage...). ▪ Inciter les collectivités territoriales à mettre en œuvre des projets d'infrastructures permettant d'améliorer la part modale des transports en commun sur l'aéroport (funitel, voie dédiée

	aux transports en commun sur l'A7).
Transports Optimisation de l'utilisation des véhicules	L'AMP s'engage à réduire l'impact carbone des déplacements des tiers professionnels sur et autour de la plateforme à travers plusieurs mesures : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Définir un plan de décarbonation des engins pistes à travers l'identification de leviers, d'incitations financières et contractuelles. ▪ Engager un plan d'électrification des taxis, navettes et bus. ▪ Déployer un réseau de bornes de recharge électrique pour les passagers, salariés et professionnels de la plateforme.
Transports Carburant alternatif pour les avions	AMP s'engage à apporter son soutien à une start up qui propose de bio-méthaniser les déchets de l'aéroport ainsi que ceux de la Métropole pour produire un biocarburant homologué pour les avions. L'AMP aura une grande vigilance en ce qui concerne l'origine des biocarburants qui ne devra pas encourager la déforestation.
Transports Mise en place de mécanisme de marché (CORSA)	AMP s'engage à être Net Zero Carbone en 2030 pour les émissions dont il a la maîtrise directe et ce, à travers l'identification de puits de carbone sur l'emprise AMP ou en-dehors en gestion directe. Cet engagement de l'aéroport est aligné sur les objectifs du CORSIA.
Transports Mise en place de covoiturage	AMP s'engage à déployer encore plus largement et à animer une plateforme de covoiturage commune à toutes les entreprises du site aéroportuaire et d'Airbus. AMP s'engage aussi à communiquer sur les économies réalisables par le covoiturage auprès des collaborateurs AMP et des salariés de la plateforme pour les inciter à utiliser ce service.
Transports Impact sur le trafic généré par les nouveaux projets d'infrastructures	De par les engagements pris pour accélérer le report modal vers les transports en commun (voir plus haut), AMP souhaite limiter les impacts environnementaux liés à la hausse de fréquentation de l'aéroport.
bâtiment Approche analyse cycle de vie à privilégier	AMP s'engage, dans le cadre de la conception du nouveau bâtiment, à faire réaliser une Analyse du Cycle de Vie (ACV) du projet avec les entreprises retenues pour la construction.
bâtiment Isolation performante et recours aux énergies renouvelables	AMP s'engage, dans le cadre de la conception du nouveau bâtiment, à être plus performant que la réglementation en vigueur à travers le label HQE et E+C.
bâtiment Energies renouvelables	AMP s'engage d'ici 2030 à atteindre l'autosuffisance énergétique sur le périmètre gestionnaire avec l'utilisation d'énergie renouvelable à 100%.
Bâtiment, Produits et équipements moins carbonés (économie circulaire)	AMP s'engage, dans le cadre de la conception du nouveau bâtiment, de faire réaliser une Analyse du Cycle de Vie (ACV) du projet avec les entreprises retenues pour la construction.

bâtiment Réduction des consommations spécifiques	AMP s'engage, dans le cadre de la conception du nouveau bâtiment, à avoir un bâtiment qui consommera très peu d'énergie (équipements peu énergivores, luminaire avec détecteur de mouvement, rafraîchissement naturel...).
Lutte contre l'artificialisation des terres	Pour rappel le nouveau bâtiment, objet de l'enquête publique n'entraîne aucune artificialisation des sols. Plus largement l'aéroport s'engage à respecter un ratio de 50 % de surface artificialisée par rapport à la surface totale de la concession, en privilégiant l'implantation des nouveaux aménagements sur des zones déjà artificialisées et en identifiant des zones à désartificialiser.
Développer la valorisation des déchets	Au-delà du plan d'action destiné à réduire les déchets produits sur l'aéroport à la source, AMP s'engage d'ici 2025 à valoriser 40 % des déchets qu'il prend en charge pour son compte ou pour le compte de ses clients et partenaires.

Commentaire : L'aéroport souligne que le projet de cœur d'aérogare, n'est pas capacitif, ne permettra pas d'accueillir plus de passagers que la situation actuelle, cela constitue une réponse partielle à la plupart des observations défavorables sur le thème des GES qui demandent une réduction du trafic aérien.

Toutefois, il est indéniable comme le précise l'aéroport que son activité actuelle et le projet de cœur d'aérogare sont conformes aux recommandations et prescriptions du gouvernement et à la réglementation en vigueur. Il n'appartient pas, en effet, à l'aéroport, seul, de prendre des mesures visant à réduire le trafic aérien.

Il faut souligner que l'aéroport s'engage à prendre diverses initiatives pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et notamment à inciter les compagnies à utiliser des avions plus propres et à ne pas développer des liaisons assurées dans de bonnes conditions par le rail. De plus, sur son périmètre propre, l'aéroport s'inscrit pleinement dans la Stratégie Nationale Bas Carbone avec divers projets visant à la neutralité carbone en 2030.

Dans le cadre de la législation actuelle et des mesures préconisées par ses autorités de tutelle, les réponses de l'aéroport sont, ainsi, satisfaisantes pour le projet de cœur d'aérogare.

Cela ne préjuge, bien évidemment, pas de ce qui devra être respecté à l'avenir, lors de l'examen des autres phases du projet (taxiways et tranche

conditionnelle), en fonction de l'évolution du contexte réglementaire et technologique.

L'établissement du Schéma de Composition Générale permettra à cet égard d'apporter un éclairage plus approfondi sur cette question.

Observations sur la situation actuelle de l'aéroport, du trafic aérien et propositions ou suggestions résultant des avis du public

Caractère inégalitaire du transport aérien

AMP précise que sur le caractère inégalitaire des transports aériens, l'aérien transporte le même type de passagers que le ferroviaire, comme en témoigne une enquête de l'Autorité de Régulation des Transports (ART) réalisée en 2019 auprès des voyageurs à Grande Vitesse.

Commentaire : Cette réponse est partielle car elle ne prend pas en compte les trajets internationaux, mais il est bien clair que voyager en train ou en avion représente une dépense importante pour une partie de la population. C'est l'accès aux voyages qui reste inégalitaire et pas le seul transport aérien.

Proposition de réduction / suppression de l'éclairage nocturne, notamment dans les parkings

L'éclairage des parkings VL est nécessaire afin de permettre aux usagers, y compris les PMR, d'utiliser les parkings la nuit et de garantir la sécurité des utilisateurs.

Les parkings situés en front d'aérogares sont équipés de LED (basse consommation) dont le niveau d'éclairement est modulable.

L'éclairement des postes avions est progressivement en train d'évoluer vers un système qui permet d'adapter le niveau d'éclairement autour des avions stationnés en fonction des opérations effectuées.

Commentaire : Cela répond aux préoccupations exprimées.

Demande de revégétalisation de la plateforme, plantation d'arbres, création de massifs peu consommateurs d'eau, biodiversité

AMP rappelle les actions déjà menées pour préserver les espaces naturels de la concession aéroportuaire mais aussi les objectifs et mesures sur lesquels il s'engage suite à l'enquête publique.

Rappel des mesures mises en place en faveur de la biodiversité

La concession aéroportuaire s'étend sur plus de 600 hectares. Plus de la moitié de sa surface est constituée de zones naturelles dont deux ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique).

L'AMP mène depuis plusieurs années des actions de préservation de la biodiversité. Ces actions s'articulent autour des principes suivants :

- Entretien et valorisation des espaces remarquables de la plateforme : AMP investit 15 000 euros par an dans l'entretien et la préservation des Salins du Lion sur la commune de Vitrolles.
- Amélioration de la connaissance du patrimoine naturel de la plateforme aéroportuaire : Afin d'adapter la stratégie d'aménagement foncier aux enjeux écologiques ; AMP met à jour dès juillet 2020 son étude écologique.
- Gestion responsable des espaces verts : AMP supprime progressivement, côté ville, le recours à des produits phytosanitaires, remplacés par de l'arrachage manuel ou un mélange de sel et de vinaigre ou un herbicide « bio ».

Les nouveaux engagements en faveur de la biodiversité

- Limiter l'impact des projets de développement sur la biodiversité en identifiant les zones à fort enjeux écologique et en s'engageant à ne pas aménager ces zones ou encore à réaliser la compensation des futurs aménagements sur l'emprise de la concession quand c'est possible.
- Sanctuariser les zones remarquables de la plateforme.
- Favoriser le retour de la biodiversité sur les zones fortement artificialisée.
- Respecter le ratio de 50% de surface artificialisée sur la surface totale de la concession.
- Identifier les opportunités de végétaliser les toits et les armatures des bâtiments en prenant en compte les contraintes du péril aviaire .

- Reconstituer des continuités végétales sur les surfaces déjà aménagées côté ville (mise en place de saillies végétales, plantation d'arbres, parking en nid d'abeille) .

Pour répondre plus précisément aux observations formulées, AMP s'engage aussi à intégrer dans son schéma directeur de la biodiversité le fait de remplacer les pelouses par des espèces végétales adaptées au climat méditerranéen et qui seraient des refuges de la biodiversité.

Commentaire : Les réponses vont dans le sens souhaité par les observations ; AMP engage des actions concrètes en faveur de la biodiversité.

Sur les avions volant à vide pour conserver leur créneau de vol dans les aéroports

Pour garder les créneaux d'une année sur l'autre, dans les aéroports ayant atteint la saturation, les compagnies doivent justifier de leur utilisation à minima à 80 % au cours de l'année écoulée.

La soudaineté de la crise sanitaire a conduit certaines compagnies aériennes à réaliser des rotations à vide, dans certains aéroports. Cette situation n'a pas duré puisque la Commission Européenne a assoupli les règles le 6 mars 2020.

L'aéroport Marseille Provence n'a pas atteint ses limites de capacité. En conséquence, aucun vol n'a été opéré « à vide » pendant la crise.

Commentaire : la réponse est claire.

Sur la coordination avec l'aéroport de Nice

Une coordination entre les aéroports de Marseille et Nice demeure difficilement envisageable pour les raisons suivantes :

- Les deux aéroports ne desservent pas la même zone
- Les deux aéroports enregistrent une saisonnalité du trafic assez similaire.
- En tout état de cause, il faudrait qu'un transport direct, rapide, fréquent soit mis en place depuis les principales villes de la région et les deux aéroports

Or, cela ne sera pas possible tant que la Ligne Nouvelle PACA incluant la construction de la gare souterraine de Marseille St Charles ne sera pas réalisée.

Commentaire : Il est clair que la complémentarité entre les deux aéroports sera difficile à mettre en place sans des transports en commun performants entre Marseille et Nice.

Sur le niveau de qualité d'accueil des passagers sur le Terminal 2 (jugé

indigne)

Les niveaux de services IATA retenus pour ce terminal 2 low-cost, mis en service en 2006, sont inférieurs à ceux des terminaux classiques comme le Terminal 1.

L'aéroport Marseille Provence a, toutefois, décidé de procéder dernièrement à de nouveaux aménagements permettant d'apporter au Terminal 2 un niveau de service meilleur. Ainsi, les fonctions d'inspection filtrage, d'embarquement, de livraison bagages et d'attente, ainsi que la zone commerciale, ont été agrandies en 2018.

Commentaire : Il s'agit d'un terminal low-cost dont la qualité de service a été améliorée mais qui ne peut être équivalente aux terminaux classiques.

Observations et critiques émises sur le projet de cœur d'aérogare**Pourquoi la liaison entre les deux aérogares n'a pu être faite avant ?**

Le projet d'extension de l'aéroport lancé dans les années 1990 n'a pas pu être achevé en totalité, du fait d'événements majeurs impactant le trafic aérien, les attentats du 11 septembre 2001, la mise en service de la ligne TGV Paris/Marseille en 2001, et également la crise financière de 2008.

La situation actuelle n'est pas satisfaisante, avec des incohérences :

- 3 zones d'enregistrement situées à des niveaux différents
- 4 zones d'inspection filtrage situées à des niveaux différents
- 3 zones d'arrivées dans deux halls différents
- La liaison très confidentielle à l'étage entre le Hall A et le Hall B
- L'absence de liaison intérieure au RDC entre le Hall A et le Hall B

Commentaire : AMP a apporté les explications nécessaires.

Sur la nécessité de réaliser 22 000m²

AMP précise que cette nouvelle surface est nécessaire pour répondre aux objectifs de réconciliation des espaces existants, de rationalisation des parcours, de mise en conformité des équipements techniques et d'amélioration du niveau de service.

Par ailleurs, la situation sanitaire actuelle rend encore plus indispensable la création d'espaces afin de répondre à la mise en place de dispositifs de contrôles sanitaires et à l'instauration des distanciations sociales. L'espace doit offrir autant de flexibilité que possible afin de prévenir ce risque.

Commentaire : AMP a apporté les explications nécessaires.

-L'aéroport a t'il prévu des structures d'accueil pour de longues correspondances ? Les flux entrant et sortant des passagers semblent se

croiser dans le nouveau bâtiment, obligeant une concentration de personne peu propice à la clarté des informations et encore moins à la fluidité de circulation

Les explications nécessaires ont été fournies dans le mémoire en réponse.

Commentaire : Sans observation

Concernant le parti pris architectural, lien avec l'identité du territoire

AMP indique notamment que le Terminal 1 est labellisé Architecture Contemporaine Remarquable du XX^{ème} siècle par le Ministère de la Culture. De fait, le projet est soumis à l'avis consultatif de la DRAC. Cette dernière a remis un avis très favorable au projet .

« Le projet correspond donc à une architecture intégrée dans l'héritage qui la reçoit. Elle s'inscrit en continuité et dans le respect des grands principes architecturaux de ses pairs et en conformité avec les niveaux de services attendus par un aéroport du XXI^{ème} siècle. »

Commentaire : On ne peut que prendre acte de l'avis de la DRAC.

Le choix d'un hall vitré ne semble pas répondre aux exigences du climat marseillais

Le projet s'inscrit dans la volonté qui était celle de Fernand Pouillon de transparence et de dialogue avec l'environnement extérieur. De plus, la continuité visuelle entre l'extérieur et l'intérieur de l'aérogare, offerte par la grande façade vitrée coté ville permet au voyageur au départ de percevoir l'intérieur du bâtiment depuis la rue, et d'avoir, ainsi, une meilleure compréhension des flux de circulation.

Les façades du Cœur d'aérogare reflètent l'état de l'art en termes de conception architecturale et technique aéroportuaire moderne.

La grande façade coté ville a l'avantage d'être la moins exposée puisqu'elle est essentiellement exposée au Nord. Les apports solaires nuisibles en été seront filtrés grâce à l'utilisation de verres double vitrage performants qui sont dotés d'une couche solaire qui renvoie vers l'extérieur la chaleur transmise par le rayonnement solaire.

Du point de vue technique, le traitement thermique du hall repose sur une sollicitation à minima des énergies produites. En particulier, un principe de ventilation naturelle permet de se dispenser de traitement thermique une partie importante de l'année.

Commentaire : Les précisions techniques apportées sont claires.

Prise en compte de l'impact des pics de chaleur dans la stratégie d'aménagement de la plateforme aéroportuaire / création d'ilots de fraîcheur

AMP va réaliser une étude de vulnérabilité au changement climatique de la plateforme aéroportuaire dans le cadre de son schéma de composition générale. Cette étude va être menée à l'aide de l'outil « VUCLIM » développé par le STAC (service technique de l'aviation civile) pour définir les mesures à mettre en place.

Commentaire : Je prends acte de l'engagement de réaliser cette étude prospective sur la vulnérabilité au changement climatique.

La politique de traitement des déchets, notamment en lien avec les nouveaux commerces

Ces dernières années, AMP a engagé des actions d'améliorations du traitement des déchets sur les gisements suivants :

- **Les emballages et notamment les déchets de boissons** (bouteille plastique, canette...) : des poubelles tri flux, permettant de capter ce gisement , sont en place dans les aérogares. Le prestataire de collecte opère un second niveau de tri sur son site de regroupement.
- **Le verre** : la collecte du verre a été déployée, en 2016, notamment auprès des nombreux points de restauration, les tonnages collectés ont encore des perspectives d'amélioration.
- **Les déchets d'éléments d'ameublement** : Une benne de collecte a été mise en place par un éco-organisme agréé, avec des actions de sensibilisation auprès des entreprises de la plateforme.

Par ailleurs, des actions plus globales ont été engagées :

- Mise en place de tri sur les points de restauration dans les aérogares (en cours de déploiement) ;
- Mise en place d'une tarification incitative auprès des gros producteurs de déchets (commerce et restauration) pour améliorer le tri à la source ;

- Mise en place d'un outil de relevé des anomalies de tri sur les bacs des gros producteurs permettant de recenser les infractions et le cas échéant de sanctionner les entreprises ne respectant pas les règles de tri en vigueur ;
- Amélioration de la signalétique sur les mobiliers de collecte et adaptation aux différents publics ;
- Mise en place de compacteurs sur le site aéroportuaire pour diminuer les rotations de camions.

Au-delà des actions déjà mise en place, l'AMP a intégré dans sa stratégie de croissance vertueuse, deux grands objectifs en matière de gestion des déchets.

- Réduire la production de déchets à la source :
- Améliorer le taux de valorisation matière (réemploi et recyclage) pour atteindre 40% en 2020.

Commentaire : la stratégie mise en place pour le traitement des déchets apparaît répondre aux observations formulées dans le cadre de l'enquête publique.

Les fumeurs

Les passagers ont actuellement la possibilité d'utiliser des espaces fumeurs extérieurs créés dans le cadre du projet « parvis » réalisé en 2017. Le projet cœur aéroport prévoit également l'ajout d'un espace fumeurs protégé des intempéries situé en extérieur côté ville sur la façade du bâtiment créé.

Commentaire : pas d'observation

Récupération des eaux de pluie

Le principe est que les eaux de pluie issues des toitures sont injectées dans un réseau séparatif et rejetées directement dans l'étang de Berre.

Il n'est donc pas prévu à ce stade du projet que les eaux de toiture soient réutilisées.

Commentaire : la remarque faite ne reçoit pas de suite favorable, mais il s'agit d'un point mineur.

Sur l'octroi des concessions aux commerces sur la base de critères sociaux et environnementaux

Les commerces relèvent du régime juridique de l'autorisation d'occupation

temporaire (AOT). Lors du renouvellement de ces AOT, l'aéroport intègre déjà des critères sociaux. A titre d'exemple, l'aéroport rappelle, au nouveau titulaire, la reprise obligatoire réglementaire du personnel de l'AOT précédente. Il exige également un engagement du titulaire à respecter scrupuleusement les réglementations en vigueur en termes de droit du travail ainsi que les règles sur la collecte des déchets. Les récentes tendances de consommation incite, par ailleurs, AMP à intégrer de plus en plus de critères environnementaux, propres à chaque type de commerce.

Commentaire ; La réponse répond aux préoccupations exprimées.

Sur l'utilisation des travailleurs détachés pendant le chantier

AMP ne répond pas directement à la question, mais indique :

-Les pièces du marché travaux lancé en janvier 2020 encadrent de façon précise les conditions générales d'exécution des travaux et plus particulièrement la protection de la main d'oeuvre et des conditions de travail.

Le CCAP (Cahier des Clauses Administratives Particulières) définit les obligations résultant des lois et règlements. Dans ce cadre, AMP a prévu des clauses obligeant les entreprises à justifier d'actions d'insertion des personnes par le travail et de lutte contre l'exclusion.

Le marché incite enfin les candidats à associer les PME locales à la construction du projet.

Commentaire : AMP ne peut imposer dans les cahiers des charges que des obligations prévues par les réglementations publiques. La réponse est satisfaisante.

Sur les conséquences économiques pour les passagers les plus modestes n'ayant pas accès au low-cost et obligés d'emprunter le Terminal 1 réaménagé

AMP précise :

-La réalisation du cœur d'aérogare devrait se traduire par une augmentation très modérée de la redevance passagers. Cette redevance est corrélée au niveau de service rendu dans l'aérogare et son entretien. Elle est facturée à la compagnie aérienne, libre à elle de la répercuter sur le billet d'avion.

Dans le même temps, la centralisation des opérations de sûreté (inspection filtrage), dans la mezzanine du nouveau bâtiment va permettre d'importantes économies d'exploitation.

Au final, la hausse de la redevance passagers devrait être compensée par la baisse de la taxe aéroport (qui sert notamment à financer les opérations de sûreté).

Commentaire : La réponse n'est pas très précise, mais l'incidence sur le prix du billet sera certainement très faible.

Sur l'obligation de déclaration du projet à la Commission Départementale d'Aménagement Commercial

Cette question a été traitée par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM13) qui, au regard des surfaces commerciales (maximum 815 m²) inférieures à 1 000 m², en zone côté ville, a considéré que la saisine de la CDAC n'était pas obligatoire.

Commentaire : les explications données montrent que l'observation était non fondée.

Observations et critiques émises sur le dossier et l'évaluation environnementale

Sur les observations formulées sur la plaquette d'information mise à la disposition du public

Cette plaquette a été réalisée volontairement par le maître d'ouvrage (à *ma demande*), dans un objectif d'information du public et de vulgarisation du projet.

Elle ne constitue pas une pièce réglementaire et ne vise pas à l'exhaustivité.

Commentaire : La plaquette a été utile pour l'information du public, bien entendu elle présente la position du maître d'ouvrage qui est mise en cause par certaines observations.

Sur l'examen de solutions alternatives au projet

AMP indique que la solution alternative consistant à restructurer les surfaces existantes sans centraliser les fonctions majeures a fait l'objet de pré-études par le cabinet Arcadis-EC Harris, mais les surfaces actuelles ne permettaient pas la création de zone de postes inspection filtrage et duty-free unique, et la mutualisation des fonctions qui étaient recherchées.

Commentaire: Cette précision est utile car elle ne figure pas dans l'évaluation environnementale.

Sur la sous-estimation des émissions de gaz à effet de serre prévues par le dossier d'enquête

AMP indique qu'on constate que selon les sources, les chiffres de la contribution du secteur aérien au budget carbone ou au réchauffement climatique du monde et/ou de la France peuvent être différents.

La méthodologie employée dans le cadre de l'évaluation est conforme aux recommandations de la DGAC.

Commentaire : les méthodes de calcul retenues, pour apprécier l'incidence réelle du trafic aérien sur le changement climatique étant différentes, selon les sources, cette question méritera, comme précisé plus haut, approfondissement ; il serait souhaitable que les différentes administrations centrales (divergences entre le CGEDD et la DGAC) s'accordent pour définir, des règles claires dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone.

Sur l'hypothèse du meilleur remplissage des avions

AMP rappelle les données figurant dans l'évaluation environnementale corroborées par l'évolution constatée entre 2000 et 2017 ; les mouvements d'avions commerciaux ont baissé de 9 % alors que le trafic passager a augmenté de 30 %.

Le Terminal 1 dispose d'une marge de progression puisque les aéronefs affichent des taux de remplissage globalement inférieurs à 90 % (90% est le taux de remplissage du Terminal 2).

En outre, l'augmentation de la taille des modules, en lien avec la mise en service du Coeur d'aérogare permettra d'accueillir plus de passagers pour des aéronefs plus grands. A noter qu'il n'est pas prévu d'augmenter la taille des modules sur le Terminal 2.

Commentaire : l'évolution du trafic aérien devient difficile à prévoir avec la crise sanitaire, mais on peut penser que les projections sur le remplissage des avions se confirmeront à l'avenir, sans suivre nécessairement le calendrier prévu dans le dossier d'enquête.

Sur les engagements de l'OACI et le programme CORSIA ,

AMP rappelle que ces engagements de l'aviation civile, contestés par les observations, repose sur:

- L'amélioration de la performance environnementale des avions,
- Le développement des biocarburants aéronautiques,
- Les mesures économiques et notamment le CORSIA.

AMP rappelle, de plus, que le projet objet de l'enquête publique est un projet de restructuration qui n'a pas pour objectif d'augmenter la capacité du Terminal 1 de l'Aéroport Marseille Provence. Il n'est donc pas concerné directement par les engagements pris par l'OACI.

Néanmoins, AMP indique qu'il :

-incitera les compagnies aériennes à déployer leur flotte d'avion de nouvelle génération sur la plateforme aéroportuaire.

-a pour objectif de décarboner au maximum les activités au sol de la plateforme aéroportuaire.

-veut continuer à déployer un plan d'action ambitieux pour réduire au maximum les émissions de gaz à effet de serre issues des activités qu'il maîtrise directement.

Commentaire : les engagements de l'OACI s'ils sont tenus ne prévoient pas une réelle stabilisation des émissions au niveau 2020 car une partie est compensée par des mécanismes financiers(CORSIA).

Mais, la question de l'inscription dans la Stratégie Nationale Bas Carbone de la stabilisation des émissions de GES du trafic aérien relève des autorités gouvernementales.

Sur la prise en compte de l'impact financier de la compensation carbone sur le trafic aérien

Au regard du prix moyen d'un billet d'avion et de la variabilité due à des facteurs extérieurs, il est difficile d'affirmer que la compensation des émissions de Gaz à Effet de Serre du trafic aérien, en influant sur le prix du billet, aura des répercussions sur le choix modal (et donc sur les trafics globaux aériens).

Commentaire ; Pas d'observation car il est difficile de faire des prévisions à long terme sur l'incidence financière de la compensation carbone.

Sur la prise en compte du rejet futur possible du transport aérien et/ou de la création d'un permis individuel d'émission de CO2 qui inciterait les usagers à modifier leur comportement de consommation vis à vis de l'avion

AMP précise qu'une proposition de loi déposée le 30 juin 2020 par les députés François RUFFIN et Delphine BATHO prévoit des dispositions pour limiter les émissions individuelles de CO2 . AMP souligne que de telles dispositions n'auraient

de sens qu'à une échelle internationale.

Quant à une modification en profondeur des comportements vis à vis de l'avion, rien ne permet d'anticiper un rejet significatif des voyages en avion de la part de la population.

Commentaire : L'hypothèse d'une forte réduction du trafic due à la mise en place de règles internationales limitant l'empreinte CO2 individuelle ou à une modification significative du comportement dans les prochaines années, n'apparaît pas pouvoir être retenue à court ou moyen terme ; de ce fait cela apparaît sans incidence sur le projet de cœur d'aérogare.

Sur les émissions de GES de l'opération du nouveau bâtiment objet de l'enquête publique

AMP précise que en totalisant, jusqu'en 2045, la phase « chantier » et la phase « exploitation », le bilan total de l'opération du coeur est estimé à 41 888 teq CO₂, réparti comme suit :

Matériaux et produits de construction 29 640

Consommations énergétiques 6 687

Chantier 1 512

Consommations et rejets d'eau 4 048

TOTAL 41 888 teq Co₂

Commentaire : ce montant cumulé sur 25 ans apparaît faible si on le rapporte aux nombre de passagers qui emprunteront cet aérogare.

Concernant la gestion environnementale du projet

Dans sa stratégie de croissance vertueuse, l'AMP s'engage à atteindre l'autosuffisance énergétique sur le périmètre gestionnaire avec l'utilisation d'énergies renouvelables à 100 % par la mise en place, d'ombrières photovoltaïques sur les parkings et les bâtiments existants. Une production de 39GWh (avec une puissance maximale de 32MW) est attendue.

Commentaire : cette réponse est satisfaisante

Sur la proposition de tableau de bord, rendu public, de la gestion environnementale du projet

AMP s'engage à intégrer dans sa stratégie de croissance vertueuse l'ensemble des engagements formulés dans le cadre du mémoire en réponse et plus largement dans l'évaluation environnementale.

Un rapport faisant état de l'avancement des différentes mesures inscrites dans la stratégie de croissance vertueuse de l'aéroport sera publié régulièrement.

Commentaire : la réponse satisfait à la demande

Elévation du niveau des mers

Pour les océans, le niveau attendu pour 2100 devrait varier de +0,6 à +1 mètre. La côte altimétrique minimale de l'aéroport est de 1,9 mètre (au-dessus de la mer) ce qui laisse supposer que l'aéroport ne devrait pas être impacté.

Toutefois, afin de prendre en compte les effets du changement climatique sur ses infrastructures et son exploitation, AMP va réaliser une étude de vulnérabilité au changement climatique de la plateforme aéroportuaire dans le cadre du Schéma de Composition Générale. Cette étude va être menée à l'aide de l'outil « VUCLIM » développé par le STAC. L'objectif est d'aboutir à un programme de mesures à mettre en place.

Commentaire : l'aéroport apparaît protégé pour les 100 prochaines années, il serait, toutefois, très souhaitable, comme le propose AMP, que l'étude de vulnérabilité au changement climatique soit incluse dans l'évaluation environnementale du schéma de composition générale.

Les pics de chaleur

Il est précisé par AMP que dans l'évaluation environnementale, des prévisions ont été faites sur la base d'un scénario médian du GIEC de stabilisation des émissions de gaz à effet de serre.

- A l'horizon 2050, le nombre de jours de vague de chaleur (température maximale supérieure de plus de 5°C à la normale pendant au moins 5 jours consécutifs) ne devrait pas excéder 10. Le nombre de jours anormalement chauds (température maximale supérieure de plus de 5°C à la normale) serait supérieur à 40.
- A l'horizon 2100 le nombre de jours de vague de chaleur dépasserait les 20 et le nombre de jours anormalement chaud dépasserait les 80.

Commentaire : la contestation de ces prévisions a peu de rapport avec le projet.

Sur le respect des objectifs nationaux sur la biodiversité et sur la compensation des milieux naturels sur le domaine de Cossure

AMP rappelle que le nouveau bâtiment, objet de l'enquête publique, ne contribue pas à l'artificialisation des sols puisqu'il est implanté dans une dent creuse déjà artificialisée. En ce sens, il est compatible avec l'objectif national de « zéro artificialisation nette » de la loi Biodiversité.

Les autres projets pour l'instant sont différés. Le dispositif de compensation des milieux naturels sur le domaine de Cossure qui avait été présenté dans l'évaluation environnementale est pour, l'instant, suspendu.

Le Schéma de Composition Générale (SCG) fera l'objet d'une nouvelle évaluation environnementale qui devra évaluer l'impact du programme de développement de l'aéroport sur les populations faunistiques et floristiques et notamment l'outarde canepetière et l'oedipode occitane.

Une dérogation au titre des espèces protégées sera demandée, en tant que de besoin, conformément à l'article L411-2 du Code de l'environnement.

Cette dérogation définira les modalités de compensation pour les espèces concernées.

Commentaire : Pas d'observation, la question de la protection des espèces menacées sera reconsidérée dans le Schéma de Composition Générale.

Observations sur les transports et la desserte de l'aéroport

Concernant l'accessibilité de l'aéroport et notamment le développement des mobilités alternatives à la voiture, la connexion avec le rail

L'aéroport Marseille Provence est desservi par la gare de «Vitrolles-Aéroport Marseille Provence», localisée de l'autre côté de la RD9 sur la zone de Vitrolles-Couperigne. Aéroport Marseille Provence travaille de concert avec les collectivités territoriales sur 3 thématiques :

Amélioration de l'offre ferroviaire : Un travail de fond est engagé avec la Région afin de développer le nombre de circulations ferroviaires d'une part et de garantir un cadencement de l'offre d'autre part.

Amélioration de la gare : Les quais de la gare ont été allongés par la Région en 2019, à la demande de l'aéroport, afin d'accueillir les trains dans de meilleures conditions, et notamment les TER longue distance.

Création d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre la gare et les terminaux de l'aéroport : Actuellement la connexion entre la gare et l'aéroport est assurée par une navette routière gratuite. L'aéroport travaille à la mise en place d'un TCSP (téléphérique) avec les collectivités territoriales compétentes pour 2025.

Commentaire : Cela répond aux observations, étant précisé que le transport ferroviaire est pour une grande part de la compétence de la Région.

Sur les risques de saturation des accès routiers

L'aéroport indique que sa stratégie vise à :

- Inciter au report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun (objectif faire passer la part modale des transports en commun de 17,7 % en 2019 à 28 % en 2030).
- Soutenir la réalisation du réseau de voies dédiées aux bus sur les axes autoroutiers métropolitains.
- Soutenir l'amélioration de la sortie A7 vers la RD113 en direction de l'aéroport depuis Marseille en créant une seconde voie et une voie dédiée aux transports en commun.
- Soutenir l'amélioration de l'insertion RD113 / A7 en direction de l'aéroport en sécurisant une voie d'insertion dédiée aux transports en commun.

Par ailleurs, l'aéroport souligne qu'il travaille en étroite collaboration avec les autorités publiques organisatrices de la mobilité durable, notamment en leur adressant des études spécifiques pour améliorer l'offre des lignes existantes et créer de nouvelles dessertes.

Le Plan de Déplacement Urbain de la Métropole Aix-Marseille Provence prévoit, aujourd'hui, la mise en place d'un réseau « Métronome » de navettes qui fonctionnera de manière continue toute la journée depuis les principales villes de la

Métropole. Ce nouveau réseau prévoit en outre un projet de création de ligne nouvelle entre l'aéroport et Aubagne, liaison attendue depuis plusieurs années.

Un ambitieux plan de création de voies de bus sur les autoroutes métropolitaines est également envisagé.

Commentaire : Cela répond aux observations, étant précisé que l'aéroport est dépendant des décisions des collectivités.

Sur les mesures en lien avec le PDU de la Métropole spécifique à la plateforme aéroportuaire (priorité à ceux qui viennent en bus, etc.)

L'Aéroport Marseille Provence étudie la mise en place d'un dispositif d'encouragement spécifique pour les passagers qui rejoignent l'aéroport par le biais de mobilités durables. L'un des axes retenus est celui d'avantages commerciaux qui pourraient être accordés dans les commerces et boutiques de l'aéroport. L'Aéroport Marseille Provence retient la suggestion de faciliter l'utilisation de parcours coupe-file pour ces passagers et va la mettre à l'étude.

Commentaire : Cela répond aux observations présentées.

Nuisances sonores dues au trafic aérien

Pourquoi l'étude d'impact DGAC/DSNA ne s'est pas traduite par une rectification des trajectoires ?

Cette étude a été menée à la demande du Sous-Préfet d'ISTRES et son périmètre élargi en 2017 à la demande de l'ADEV (association de défense des Vitrollais). A la demande des élus et de l'ADEV, la trajectoire retenue par le groupe de travail a finalement été abandonnée.

Un certain nombre de mesures ont toutefois été prises pour relever la hauteur de passage au-dessus des quartiers sud de Vitrolles (décollage en bout de piste, montée plus rapide, vitesse limitée à 210 nœuds).

Commentaire : les explications fournies sont claires.

Non respect des couloirs aériens

Les règles de navigation aérienne ne s'entendent pas en termes de respect de « couloirs ». Les procédures de navigation aérienne sont définies par les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).

Des « écarts » aux trajectoires publiées peuvent être nécessaires pour assurer la séparation et la sécurité des vols.

Les déviations de trajectoires sont surveillées par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est (DSAC SE). En cas de déviation injustifiée, un procès-verbal est dressé et transmis à l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aériennes).

Commentaire : la réponse n'est pas très éclairante sur le bilan de la surveillance effectuée par les services de l'Etat sur le respect des trajectoires.

Nuisances sonores sur la ville de Gignac et procès

AMP précise que l'expert désigné par la cour d'appel administrative suite au recours de la ville de Gignac et du ROVE a remis en 2019 son rapport qui indiquait :

-«L'analyse des trajectoires fournies ne fait pas apparaître que les niveaux de bruit forts mesurés sont dus à d'éventuels manquements de la part des aéronefs à la réglementation applicable, en particulier quant aux trajectoires qui leur sont imposées dans ce secteur. L'examen de l'ensemble des trajectoires des décollages du mois de juin 2018 ne fait donc pas apparaître de non-respect de la réglementation applicable en matière de navigation aérienne. »

AMP précise toutefois que selon le sens d'utilisation des pistes, certains quartiers de la commune de Gignac sont exposés à des survols d'avion opérant un départ face au Sud. L'axe des décollages face au Sud est, depuis toujours, légèrement décalé par rapport à l'axe des atterrissages face au Nord, décalage pour répartir la gêne sur les populations les plus exposées de Saint-Victoret.

Commentaire : il faut attendre le jugement de la cour administrative d'appel, mais le rapport de l'expert ne fait pas apparaître de manquement à la réglementation, il semble bien, ainsi, que le différend, avec la commune de GIGNAC ne se réglera pas devant les tribunaux.

Réalité de l'évolution des nuisances sonores dans le quartier des PINCHINADES depuis l'été 2017

Ce quartier est situé dans le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) en vigueur depuis 2004 et selon le sens d'utilisation des pistes il est survolé par des trajectoires face au SUD qui vont vers le Nord et l'EST.

Le nombre d'évènements bruit supérieur à 65dB par an de 2016 à 2019 est relativement stable, entre 5 000 et 5 500 avec une hausse notable en 2018 plus de 6600.

Les mesures faites par AMP ne montrent pas de corrélation évidente entre le nombre de vols et le nombre d'évènements bruit supérieurs à 65db.

Commentaire : il n'y a pas d'augmentation brutale des nuisances sonores, mais la situation se dégrade avec l'évolution du trafic, en effet si on compare 2019 à 2017 l'évolution du nombre d'évènements bruit est à la hausse comme le nombre de mouvements d'avions. D'autres mesures devaient être envisagées, si on veut tendre vers une amélioration.

Gène sonore au-dessus du quartier de l'Estaque et trajectoire « GNS RNAV31 » **Approche courbe ou approche à vue**

AMP a fait dans son mémoire un long développement sur ce sujet très technique. Il indique notamment :

-A la demande des habitants de l'Estaque qui ont intégré la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), il a été mis au point en 2014 une procédure d'arrivée face au Nord guidée par satellite « GNS RNAV31 » pour diminuer la gêne sur les quartiers de l'Estaque, de Mourepiane et de Saint-Henry. Cette procédure GNS RNAV 31 présente des contraintes d'utilisation spécifiques et ne peut pas être mise en service tout le temps. De plus, certains appareils ne sont pas encore équipés pour suivre une procédure guidée par satellite. Elle n'est adoptée que par 32% des vols pour l'instant. Le nombre d'évènements bruit supérieur à 70db apparaît en légère diminution.

- Conscient que l'amélioration attendue grâce à la mise en place de la « GNSS RNAV 31 » n'était pas suffisante, les représentants des quartiers de l'Estaque rejoints par ceux des Riaux (à l'Ouest de l'Estaque) ont émis le souhait, dès 2016, que les autorités de la DGAC travaillent sur une approche courbe en baie de Marseille passant entre Corbières et le Rove. Pour des raisons de sécurité aérienne, les responsables du service de la navigation aérienne (SNA Sud / Sud-Est) ont refusé.

- Une autre solution a été envisagée qualifiée « une approche à vue main gauche ». Le SNA émet des réserves sur cette procédure qui n'est pas réglementaire mais qui peut continuer à être explorée. Le SNA a fait remonter aux services centraux de la DGAC les enjeux rencontrés sur l'aéroport Marseille Provence.

- Les procédures d'approche à vue sont moins sécuritaires pour les pilotes et les passagers. Il n'est pas possible d'envisager de contraindre une compagnie à les adopter. L'aéroport a, toutefois, décidé d'engager en 2020 un travail sur ce sujet avec les quatre principales compagnies aériennes qui représentent 50% du trafic de l'aéroport.

- Chaque aéroport est spécifique et on ne peut faire des comparaisons avec d'autres, différents par la topographie et l'aérodynamique.

Commentaire : Il convient de noter la volonté de l'aéroport d'étudier toutes les solutions possibles pour les procédures d'approche dont la mise en œuvre est, il faut le souligner, fortement contrainte par les impératifs de la sécurité aérienne. Les modifications adoptées apportent des améliorations qui restent, toutefois, limitées.

Sur la création d'un point de virage pour les départs face au sud

Les départs face au Sud survolent les communes de Saint-Victoret, Marignane, Gignac et le Rove. Le Président de la CCE a décidé en 2014 de créer un groupe de travail pour étudier les améliorations possibles sur ces trajectoires.

La piste d'amélioration étudiée consistait à décaler vers l'Est l'axe des départs de 3 ou 6 degrés. Les représentants de l'Estaque ayant fait valoir que tout décalage de l'axe de ces départs augmenterait la gêne sur leur quartier, le groupe de travail a abandonné cette option.

La DGAC a néanmoins réalisé des améliorations pour éviter que les avions ne tournent prématurément à l'ouest et ne survolent le Rove et la Côte bleue et avec la mise en place en 2018 de procédures de navigation satellitaire : RNAV 13.

AMP conclut (au regard des relevés de bruit) qu'il ne lui apparaît pas que les départs face au sud soient problématiques pour le quartier de l'Estaque.

Commentaire : La diminution des nuisances par des modifications de trajectoires s'avère là aussi très difficile.

Proposition d'interdiction des décollages et des atterrissages la nuit

L'aéroport Marseille Provence indique qu'un nombre restreint de vols est opéré la nuit, essentiellement des vols de fret ainsi que des vols postaux. L'aéroport dispose d'un arrêté ministériel d'exploitation comprenant des mesures de restriction de vol de nuit, pour les avions des plus bruyants.

La question est susceptible, toutefois, d'évoluer en fonction des recommandations de l'ACNUSA.

Pour les suivre, AMP doit réaliser une étude d'approche équilibrée. (étude, dont la méthodologie est précisée par l'OACI, qui effectue un bilan comparé coût économique d'une limitation des vols, avantages résultant d'une diminution des nuisances).

Mais AMP précise qu'il ne peut pas mener cette étude visant notamment à évaluer la possibilité de renforcer la restriction sur les vols de nuit, tant que les CSB (cartes stratégiques du bruit) et le PPBE (plan de prévention du bruit dans l'environnement) n'ont pas été actualisés.

Commentaire : La question des vols de nuit est particulièrement sensible pour la population, elle devrait faire l'objet d'une grande attention des différentes instances concernées. L'étude d'approche équilibrée devra être préalable à l'établissement du Schéma de Composition Générale.

Sur l'utilisation de Galileo

Galileo est une solution de guidage satellitaire alternative, l'aéroport n'a pas de prérogative en la matière.

Commentaire : pas d'observation

Sur la contribution n°545

Cette contribution fait des propositions précises ; AMP indique qu'elles seront étudiées dans le cadre de la mise à jour du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE); leur efficacité environnementale au regard de leur éventuel impact socio-économique sera évaluée dans le cadre de l'étude d'approche équilibrée qui sera poursuivie par l'aéroport en 2021.

Commentaire : pas d'observation

Bilan de l'aide à l'insonorisation et gestion des moins-values foncières liée à la gêne sonore sur Saint-Victoret

AMP précise :

-Un bilan annuel du dispositif d'aide à l'insonorisation (financé par la taxe sur les nuisances sonores TNSA) est présenté régulièrement en CCE, dont la commune de Saint-Victoret est membre. Les habitants de la commune de Saint-Victoret ont bénéficié de près de 14 millions d'euros avec un taux d'avancement du dispositif de 60%. Pour accroître le taux de consommation, l'aéroport a mis à la disposition des communes un texte de communication.

- Dans la perspective de développement à long terme du trafic (2045), telle que cela a été étudié dans le dossier d'évaluation environnementale, des projections d'élargissement du Plan de Gêne Sonore ont été réalisées. Mais en raison de la crise sanitaire actuelle, les perspectives d'extension du dispositif sont remises en cause.

- Le cadre réglementaire en vigueur du dispositif d'aide à l'insonorisation, ne permet pas, aujourd'hui, d'utiliser le budget perçu grâce à la TNSA pour financer le rachat de propriétés immobilières en tenant compte d'une éventuelle moins-value.

Commentaire : Les précisions apportées répondent aux questions posées. La prise en compte des moins values foncières, outre les difficultés techniques et juridiques d'évaluation, demanderait une modification réglementaire et probablement une augmentation des taxes applicables.

Sur le déménagement de la Base de la Sécurité Civile et l'utilisation de la piste 2 pour les décollages face au sud

Sur les canadais : Le départ des canadais n'a engendré aucun changement opérationnel au niveau de l'aéroport si ce n'est une réduction du nombre de mouvements non commerciaux.

Sur le sens d'utilisation de la piste : Le choix d'utilisation de la piste est lié strictement à des contraintes de sécurité et opérationnelles : inspections de piste, travaux de maintenance, etc.

La piste n°1 est la piste principalement utilisée. D'importants travaux ont été réalisés sur la piste 1 pendant un mois entraînant sa fermeture, notamment pendant une partie de la période d'ouverture d'enquête.

Commentaire : On peut regretter que les trajectoires des avions aient été modifiées pendant la durée de l'enquête, suite à la fermeture de la piste N°1, suscitant, probablement, des réclamations des habitants.

Procédure de plainte pour gêne sonore

Une procédure de plainte pour gêne sonore a été mise en place par l'AMP depuis de nombreuses années. Cette procédure est disponible sur le site de l'ACNUSA.

Commentaire : Le bilan des suites données aux plaintes déposées n'est pas explicite.

Observations sur la justification économique du projet

Selon l'autorité environnementale le projet présenté a tendance à « sous-estimer les impacts environnementaux du projet et à surestimer ses bénéfices socio-économiques »

Cette observation de l'Ae sur la sous estimation des impacts environnementaux était relative à la première évaluation environnementale. Sur la deuxième l'Ae n'a pas formulé de nouvelles critiques de fond.

AMP rappelle que l'étude socio-économique a été conduite avec les valeurs tutélaires définies par les services de l'Etat, et qu'elle donne des résultats comparables à ceux d'autres aéroports.

Commentaire : Le débat avec l'autorité environnementale sur les bonnes valeurs tutélaires à retenir et sur la validité de l'étude socio-économique est très technique, sans beaucoup d'intérêt pour le projet du cœur d'aérogare.

Sur la prise en compte insuffisante de la crise de la Covid dans les projections socio-économiques

AMP précise :

-L'année 2020 devrait connaître une baisse d'activité de 64% (3,6 millions de passagers contre 10,1 millions envisagés antérieurement).

-AMP prévoit, aujourd'hui, pour 2025 un trafic global de 9,6 millions de passagers (6,2 pour le Terminal1) retrouvant à peine les niveaux de 2019 10,15 millions de passagers (7,03 pour le Terminal1).

-Sur la période 2019-2026, 64 millions de passagers devraient utiliser l'aéroport (contre 89 millions estimés en 2018). Cela se traduit, sur la période 2019-2026, par une diminution de près de 100 millions d'euros des flux nets de trésorerie d'exploitation (FNTE) qui servent à dégager la capacité d'autofinancement.

-Le nouveau bâtiment (coût de près de 140 millions d'euros avec une mise en service en 2024) demeure toujours finançable malgré la crise car il absorbera 50% des FNTE dégagés sur la période 2019-2026 (contre 40% dans le scénario pré-crise). D'autres investissements devront, cependant, faire l'objet de reports après 2026.

-Si le Coeur d'aéroport n'était pas réalisé, la trésorerie disponible serait bien supérieure mais cela laisserait un actif vétuste qui devra tôt ou tard être renouvelé.

-L'impact économique territorial qui reste positif, provient :

-De la valeur ajoutée des travaux (BTP, ingénierie, architectes...);

-Des économies faites sur la sureté aéroportuaire qui sera optimisée (activité régaliennne indexée aux passagers et financée via le mécanisme de la taxe d'aéroport), ces économies sont imputées en négatif ;

-Des recettes commerciales (nouvelles boutiques et restaurants créés dont l'activité est indexée au volume passagers).

Le PIB généré est présenté dans le tableau ci-dessous (exprimé en M€) :

	INVESTISSEMENTS	RECETTES COMMERCES	ECONOMIES SURETE	TOTAL
2019	0,6			0,6
2020	0,3			0,3
2021	18,2			18,2
2022	36,9			36,9
2023	50,8		-1,9	48,9
2024	33,2	23,9	-2,1	55
2025		25,8	-2,2	23,6
2026		26,3	-2,3	24
TOTAL	140	76	-8,4	207,6

-Les effets de la crise Covid sur le trafic, estimés à -28% sur la période 2019-2026, n'auront, ainsi, pas de conséquence sur le maintien en positif du PIB local du projet car :

- Les investissements relatifs à la restructuration des halls A et B existants et la création du nouveau bâtiment (140M€) sont maintenus,
- La croissance des surfaces commerciales permettra de faire croître le chiffre d'affaires par passager,
- les économies liées à la sûreté resteront effectives car la centralisation des flux permettra des économies notables sur les frais d'exploitation, quel que soit le niveau de trafic.

AMP rappelle par ailleurs l'importance économique de l'aéroport .En 2017 (année de référence de l'étude socio-économique), l'Aéroport Marseille Provence, représentait :

- 13 200 emplois, soit 1 500 emplois par million de passagers dont plus de 4 500 emplois sur site ;
- 989 millions d'euros de valeur ajoutée injectés dans l'économie nationale.

Commentaire : Ces éléments montrent que le projet conserve sa pertinence financière directe pour l'aéroport et contribuera à améliorer la valeur ajoutée régionale même avec des perspectives de trafic réduites.

Il est donc finançable par l'aéroport et apporte un plus en valeur ajoutée à l'ensemble de la région.

L'importance globale de l'activité de l'aéroport qui sera confortée par la réalisation du cœur est également rappelée.

Observations sur la pollution

Pollution de l'air

AMP précise :

- que l'impact sur la qualité de l'air tient avant tout au transport terrestre comme le démontre l'évaluation environnementale du projet. Une amélioration passe par des mesures pouvant réduire la part de la voiture dans la desserte de l'aéroport et par l'évolution du parc automobile se rendant à l'aéroport.
- qu'en liaison avec les autorités organisatrices de transport tout est mis en œuvre pour atteindre 28 % de part modale en transport en commun d'ici 2030.

- qu'il souhaite, également, réduire l'impact carbone des déplacements des professionnels sur et autour de la plateforme.
- qu'il s'engage à déployer encore plus largement et à animer une plateforme de covoiturage commune à toutes les entreprises du site aéroportuaire et d'Airbus.
- que, depuis 2020, AMP est adhérent à l'association ATMOSUD. Le contrat d'adhésion contient notamment la réalisation de campagnes de mesure de la qualité de l'air dont les données sont publiques.

Commentaire : la qualité de l'air n'est pas bonne actuellement en raison notamment de l'importance du trafic routier sur les axes à proximité, le trafic aérien y contribue pour une très faible part. La question relève, en premier lieu, de l'ensemble des acteurs institutionnels auxquels AMP apporte son concours. Les actions conduites ou envisagées par AMP apparaissent satisfaisantes.

Dépôts noirs dans des propriétés

AMP Indique que le seul cas où un avion est obligé de délester du carburant c'est lors d'un atterrissage d'urgence, nécessité par un souci mécanique ou une urgence médicale. Même dans ce cas très rare, (de l'ordre de l'unité pour 100 000 mouvements), le délestage a lieu à plus de 2000m et ne se traduit pas par des dépôts.

Les avions ne peuvent en aucune circonstance être responsables des dépôts constatés dans certaines propriétés qui proviennent vraisemblablement de la pollution urbaine et industrielle.

Commentaire : pas d'observation

Observations diverses

Proposition de développer des zones côté Jaï pour le fret et MP2 et un tunnel piéton pour relier les halls A et B à la plage du Jaï

AMP précise que cela entrainerait de lourds investissements sans justification fonctionnelle ou économique et un impact sur l'environnement important.

Commentaire : Les motifs avancés par AMP pour rejeter la demande sont à prendre en compte.

Saisine de la commission nationale du débat public

Une contribution regrette que le projet n'ait pas été soumis à débat public. AMP précise que les projets qui imposent de saisir la CNDP, sont définis par l'article R121-2 du Code de l'environnement. Les projets d'aéroport entrent dans la catégorie « Création ou extension d'infrastructure de pistes d'aérodrome » pour lesquels la saisine est obligatoire si le coût est supérieur à 100M€. Le projet soumis à enquête publique ne prévoit pas de création ou d'extension de pistes. Le maître d'ouvrage ne pouvait donc pas saisir la CNDP.

Commentaire : pas d'observation

XII.3 Conclusions sur les observations du public, compte tenu des réponses d'AMP

L'aéroport a, d'une manière générale, apporté des réponses circonstanciées aux observations présentées, justifiant les caractéristiques du projet du cœur d'aérogare.

L'aéroport a, toutefois, souligné, à plusieurs reprises, que le seul projet soumis à l'enquête était celui du cœur d'aérogare. En effet, de nombreuses observations ont porté sur les incidences du projet d'ensemble, à partir duquel le dossier a été établi, comportant les investissements destinés à augmenter le nombre de passagers du Terminal 1 (jetée, nouvelle aire d'accueil pour les avions). Or ces investissements sont repoussés à une date indéterminée, suite à la baisse du trafic liée à la crise de la COVID19.

Les points ci-dessous traitent des deux aspects, les conséquences de la réalisation du cœur d'aérogare et les perspectives à long terme de l'aéroport, étant précisé que le premier apparaît prépondérant dans le cadre de la présente enquête.

Limitation ou réduction du trafic et des émissions de GES

C'est une question sensible qui a suscité beaucoup d'observations, le transport aérien étant critiqué pour son apport au réchauffement climatique lié notamment aux émissions de gaz à effet de serre.

Les engagements de l'Aviation Civile pour une croissance neutre en Carbone prévoyant le maintien des émissions à leur niveau actuel (sans tenir compte de la crise de la COVID) ont été contestés par de nombreuses contributions du public et jugés en tout état de cause insuffisants au regard de la Stratégie Nationale Bas

Carbone (Stratégie qui, dans les documents officiels, retient, toutefois, ces engagements de l'aviation civile).

La régulation et la réduction éventuelles du trafic aérien, souhaitées par de nombreuses contributions, relèvent, en premier lieu des instances gouvernementales (voire européennes) qui, dans les circonstances présentes, soutiennent le secteur aérien fortement touché par la crise sanitaire, tout en restant très attentives aux aspects environnementaux.

L'activité actuelle et le projet de cœur d'aérogare sont, aujourd'hui, conformes aux recommandations et prescriptions du gouvernement et à la réglementation en vigueur. Et, il n'appartient pas à un aéroport, seul, de prendre des initiatives pour limiter le trafic aérien.

Cela ne préjuge bien évidemment pas de ce qui devra être respecté à l'avenir lors de l'examen des autres phases du projet (taxiways et tranche conditionnelle) en fonction notamment de l'évolution éventuelle de la réglementation dans le cadre de la Stratégie National Bas Carbone et des caractéristiques des avions.

Il faut souligner que l'aéroport s'inscrit dans la Stratégie Nationale Bas Carbone en prenant diverses initiatives pour réduire les émissions de gaz à effet de serre sur son périmètre propre et en adoptant des mesures incitatives en direction des compagnies aériennes. De plus, le Conseil de Surveillance le 8 octobre 2020 a approuvé une stratégie de croissance vertueuse volontariste visant à positionner l'aéroport comme un acteur exemplaire et vertueux en matière de Responsabilité Sociétale et Environnementale (RSE). Cette volonté d'aller dans ce sens avait été actée en 2019, la présente enquête a peut être contribué à accélérer les choses.

En tout état de cause, les observations visant à la réduction du trafic aérien ne peuvent être prises en compte par l'aéroport, y répondre relève de la compétence du gouvernement et du législateur.

Observations sur le fonctionnement actuel de l'aéroport

Les engagements de l'aéroport sur la régulation de l'éclairage nocturne, sur la protection de la biodiversité, sur le traitement des déchets, sur l'octroi des AOT aux commerces sont satisfaisantes.

Observations sur le projet cœur d'aérogare (qualité architecturale, caractéristiques techniques et organisationnelles)

Le projet apparaît bien étudié et d'une qualité architecturale remarquable soulignée par la DRAC.

Les critiques formulées sur le projet du cœur d'aérogare apparaissent non justifiées au regard des précisions apportées par l'aéroport dans son mémoire en réponse.

Observations sur le dossier et l'évaluation environnementale

Les méthodes de calcul sur l'incidence du trafic aérien sur le réchauffement climatique et les hypothèses pour les prévisions des émissions de gaz à effet de serre basées sur une croissance neutre en carbone de l'aviation civile, ont été critiquées et peuvent donner lieu à débat. Sur ce point, l'aéroport applique les recommandations de la DGAC, et il y a lieu de s'y tenir.

L'AMP va, par ailleurs, réaliser une étude de vulnérabilité au changement climatique de la plateforme aéroportuaire dans le cadre de son Schéma de Composition Générale. Cela apparaît nécessaire au regard, notamment, des risques de surélévation du niveau des mers et donc de l'Etang de Berre qui pourraient avoir des conséquences diverses (risques de submersions liés à des phénomènes climatiques exceptionnels, remontée du niveau de la nappe, ...) susceptibles d'affecter le fonctionnement de l'aéroport au cours du siècle prochain.

Observations sur la desserte de l'aéroport, les transports en commun, la connexion avec le rail

Les réponses apportées par AMP, sur ces observations, mettent en évidence la prise en compte de ces questions par AMP et l'engagement de nombreuses initiatives, répondant aux préoccupations exprimées, étant précisé que les transports et la mobilité relèvent en premier lieu des collectivités concernées.

Observations sur l'étude socio-économique

La nécessité de nouvelles études socio-économiques, en raison de la baisse du trafic, est reconnue par AMP, notamment dans le cadre du futur Schéma de Composition Générale.

La viabilité économique du seul cœur d'aérogare apparaît cependant maintenue avec des prévisions de trafic en forte réduction, après la crise sanitaire (retour au trafic 2019 entre 2025 et 2027).

Ce projet reste compatible avec les possibilités de financement de l'aéroport (qui, rappelons le, ne perçoit aucune subvention publique) et conserve un apport significatif en terme de PIB.

Observations sur les nuisances sonores

Les nuisances sonores sont ressenties très vivement par toute une partie de la population et Il s'agit d'une question très sensible. Les observations sur ce sujet sont nombreuses et les réponses apportées par l'aéroport démontrent sa volonté de les prendre en compte.

Le projet de cœur d'aérogare n'aggrave pas ces nuisances mais ne contribue, en rien, à améliorer la situation.

Les différentes trajectoires et procédures de décollage ou d'atterrissage étudiées ou proposées, notamment par la Commission Consultative de l'Environnement sont susceptibles d'atténuer les nuisances sonores.

Toutefois, l'évaluation environnementale prévoit une dégradation de la situation à long terme, avec le trafic prévu avant la crise de la COVID19 (même en prenant en compte une évolution technologique des avions).

Seuls des avions de nouvelle génération moins bruyants (l'évolution technologique des avions va dans ce sens) et des restrictions nouvelles de vol à certaines heures, notamment la nuit, pourront apporter, à l'avenir, une réponse significative aux récriminations formulées lors de l'enquête.

A notre sens, des mesures significatives devront être proposées lors de l'examen du Schéma de Composition Générale qui doit fixer des perspectives jusqu'en 2048.

Ce Schéma devra ainsi, impérativement être précédée de « l'étude d'approche équilibrée » à réaliser en concertation avec l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aériennes).

Il faut noter, de plus, que l'évaluation environnementale prévoit une augmentation significative de la population exposée au bruit à l'avenir, en raison de l'évolution positive de la démographie locale. On peut regretter que les documents de

planification urbaines et le PEB n'aient pas envisagé des mesures plus contraignantes pour stabiliser, voire réduire la population impactée par le bruit. Une action déterminée d'AMP en lien avec les collectivités paraît à conduire sur ce point.

Observations diverses

-Saisine de la commission nationale du débat public

Pour le seul projet d'aérogare la saisine n'est pas prévue par les textes. Pour la tranche conditionnelle qui comporte un réaménagement des aires d'accueil d'avions la question se posera de saisir la CNDP, au moins pour avis, même si les travaux envisagés semblent échapper au débat public.

-Réunion publique, prolongation de l'enquête, modalités d'information du public

Sur les demandes des associations d'organiser une réunion publique, les contraintes sanitaires n'ont pas permis d'y répondre favorablement.

Une demande de report de la date de fin d'enquête a également été formulée à plusieurs reprises (demandée également par le maire de Vitrolles).

J'ai considéré, après avoir toutefois informé la préfecture, que compte tenu du nombre élevé de contributions du public démontrant la qualité de la participation du public, il n'y avait pas de motifs permettant d'asseoir une demande de prolongation dans les conditions prévues par l'article L123- 9 du code de l'environnement.

Des observations diverses orales et écrites ont contesté les modalités d'information du public jugées largement insuffisantes.

Les prescriptions réglementaires ont été parfaitement respectées, de plus de nombreux articles de presse ont contribué à améliorer l'information de la population et le nombre d'observations recueillies montrent que la participation du public a été effective et de bonne qualité.

Toutefois, les communes ne sont pas allés, semble t'il, au-delà des mesures précisées par l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête, l'importance du projet

aurait peut être demandé que tous les supports de communication habituels soient utilisés (site internet, journal communal, ...).

Mais cela ne remet pas en cause la régularité de l'enquête.

Enfin, les remarques sur le lieu de permanence à Marignane au 2eme étage sans ascenseur, apparaissent pour partie justifiées.

Il m'a été confirmé que les personnes à mobilité réduite sont accueillies dans de bonnes conditions au rez de chaussée de la mairie, mais il est clair que le déplacement du dossier du 2eme étage au rez de chaussée, présenté dans un meuble de taille imposante, n'aurait pas été facile s'il avait été demandé..

Il faut cependant souligner que l'utilisation du registre dématérialisé qui permet également de consulter le dossier, semble quasiment généralisée, permettant à toute personne de s'exprimer dans de bonnes conditions.

Observations favorables

Le nombre élevé d'observations favorables (133 sur le registre dématérialisé, 29 lettres, une mention sur le registre papier soit 158 sans double compte) émanant d'acteurs importants et des principaux organismes et institutions des secteurs économique, touristique et culturel, des collectivités majeures du département démontrent que ce projet est très attendu et répond à un véritable besoin du monde économique.

La forte mobilisation en faveur du projet trouve vraisemblablement son origine dans une réaction aux oppositions qui se sont manifestées et relatées par les médias,

Il convient également de souligner l'avis favorable des communes de Marignane et de Saint-Victoret sur le projet du « cœur d'aérogare » objet de la présente enquête, la commune de Saint-Victoret étant toutefois défavorable à tous projets ultérieurs augmentant la capacité de l'aéroport actuel et à l'augmentation des vols de nuit qui devraient être, selon la commune, proscrits.

En conclusion, Les observations du public ne paraissent pas de nature à mettre en cause ou à nécessiter des modifications du projet de cœur d'aérogare objet de la présente enquête; les réponses de la société AMP, sur les observations du public, apportent des éléments d'informations et des précisions complémentaires au dossier qui apparaissent globalement satisfaisantes. Des questions restent en suspens, notamment pour les incidences environnementales à long terme de l'aéroport liées aux extensions futures ; elles devront être traitées lors de l'examen du futur Schéma de Composition Générale.

AUBAGNE LE 10 novembre

Le Commissaire Enquêteur



Charles Vigny