

# **Projet d'extension de certaines fonctions de l'aérogare mp<sup>2</sup>**

**Dossier portant recours gracieux à l'encontre de l'arrêté  
n°AE-F09317P0162**

1. Introduction  
2. Définitions  
3. Propriétés

Propriétés d'extension de certaines  
fonctions de l'aérogare mp2

UNIVERSITÉ...  
DEPARTEMENT...

## **Préambule :**

La société Aéroport Marseille Provence (ci-après « AMP ») assure sa mission de service public et plus spécifiquement ses projets de développement selon ses obligations issues de son cahier des charges et selon les Grandes Orientations Stratégiques proposées par le ministre chargé de l'aviation civile visant à adapter, moderniser les infrastructures pour assurer un développement durable de l'aéroport (concertation locale, intégration des enjeux environnementaux, amélioration de la desserte terrestre dans un schéma multimodale, impact social et croissance économique).

C'est dans ce cadre que le projet relatif à l'extension de certaines fonctions de l'aérogare mp<sup>2</sup> (ci-après « le Projet ») est mené.

Aussi, le présent dossier, portant recours gracieux à l'encontre de l'arrêté n°AE-P09317P0162, a pour objet d'apporter toutes les informations et toute la démonstration qu'une étude d'impact pour le projet relatif à l'extension de certaines fonctions de l'aérogare mp<sup>2</sup> n'est pas nécessaire, compte tenu des actions déjà menées et celles programmées par la société AMP pour maîtriser et réduire les impacts du Projet sur l'environnement.

Ce dossier s'articule autour des différents impacts identifiés et des informations manquantes relevées dans la décision. Il permet notamment de :

- caractériser l'environnement du Projet sur la base de données plus précises que celles qui avaient été portées à la connaissance de l'autorité environnementale dans le cadre de la demande d'examen au « cas par cas » ;
- démontrer que de nombreuses dispositions sont d'ores-et-déjà prises et seront poursuivies pour contenir les incidences relevées.

Aussi, il est présenté successivement dans le dossier :

1. l'environnement aménagé et viabilisé dans lequel s'inscrit le Projet,
2. les informations sur les déplacements et stationnements routiers générés par le Projet,
3. la maîtrise des impacts relatifs aux nuisances bruit, aux vibrations et aux poussières en phase chantier,
4. la dégradation de l'ambiance sonore limitée et contenue,
5. la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre et les actions de surveillance de la qualité de l'air,
6. le dialogue et les actions de communication menés et qui seront poursuivis.

On considère une fonction  $f$  définie sur  $\mathbb{R}$  par  $f(x) = \frac{1}{x^2} \ln|x|$ .  
On étudie les variations de  $f$  et on en déduit son tableau de variation.  
On étudie la limite de  $f$  en  $0$  et en  $+\infty$ .  
On étudie la limite de  $f$  en  $-\infty$ .

On étudie la limite de  $f$  en  $0$  et en  $+\infty$ .

On étudie la limite de  $f$  en  $0$  et en  $+\infty$ .

On étudie la limite de  $f$  en  $0$  et en  $+\infty$ .

On étudie la limite de  $f$  en  $0$  et en  $+\infty$ .

On étudie la limite de  $f$  en  $0$  et en  $+\infty$ .

On étudie la limite de  $f$  en  $0$  et en  $+\infty$ .

On étudie la limite de  $f$  en  $0$  et en  $+\infty$ .

On étudie la limite de  $f$  en  $0$  et en  $+\infty$ .

On étudie la limite de  $f$  en  $0$  et en  $+\infty$ .

On étudie la limite de  $f$  en  $0$  et en  $+\infty$ .

## 1/ Un Projet inscrit dans un environnement existant déjà aménagé

### A. Un projet inscrit dans un environnement aménagé et viabilisé

Le Projet d'extension de certaines fonctions de l'aérogare mp<sup>2</sup> s'inscrit dans le cadre d'une zone aéroportuaire déjà aménagée et exploitée par AMP. A ce titre, le Projet n'engendre aucune destruction d'un espace naturel et vient s'implanter au droit des infrastructures existantes.

L'aérogare mp<sup>2</sup>, les équipements et les infrastructures associées ont été construites en 2006. Il devient nécessaire d'anticiper la réalisation des extensions de certaines fonctions et installations liées à cette aérogare.

Le besoin général se traduit par des extensions des aires de stationnement avion dédiées à l'aérogare mp<sup>2</sup>, des salles d'embarquement ainsi que de la zone de livraison des bagages. Les aménagements prévus sont :

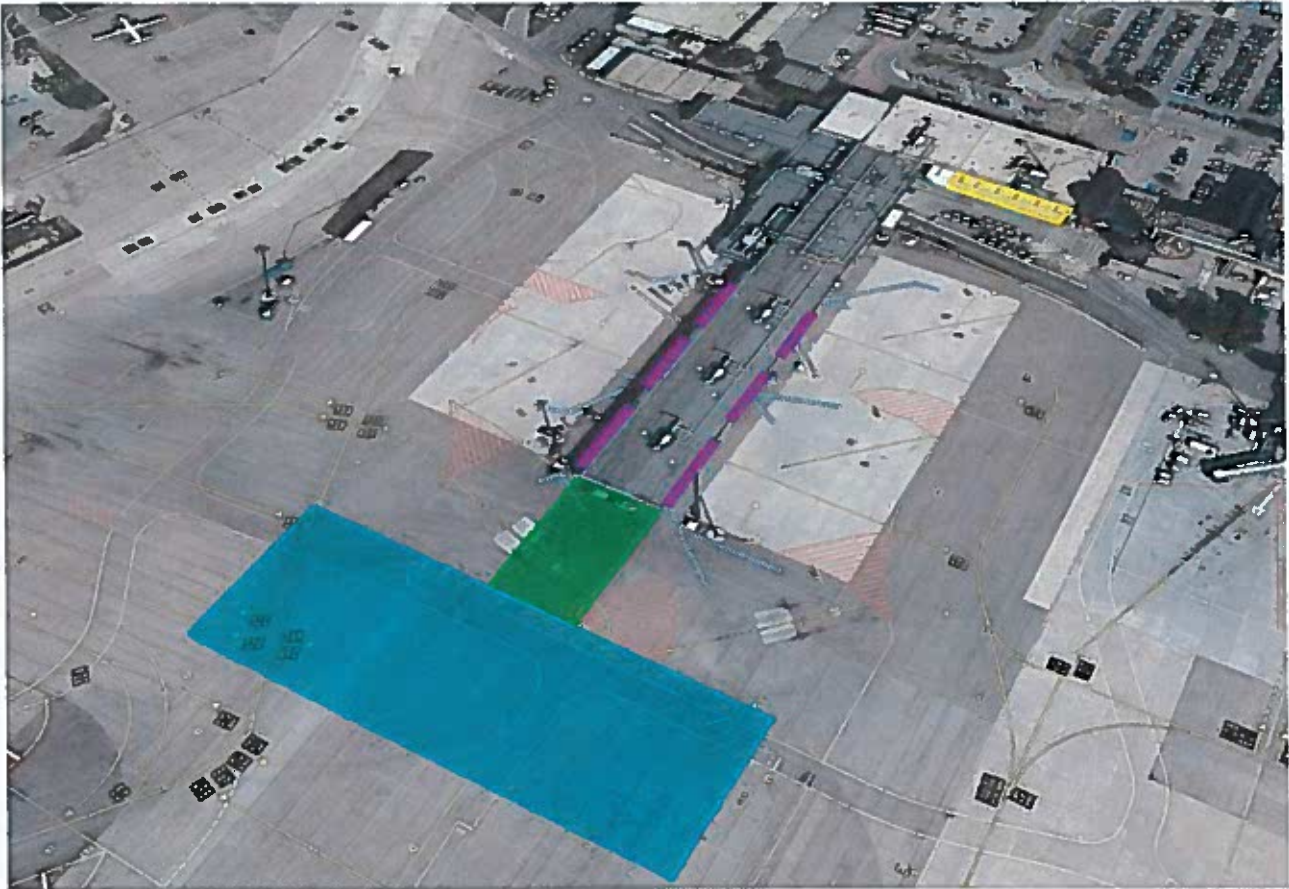
- la reconfiguration d'une zone de stationnement avion dite « au large » existante pour aménager des postes de stationnement en « semi contact » et ainsi passer de 6 à 8 postes avion dédiés à mp<sup>2</sup>. Il s'agit de réaffecter des aires avions déjà construites pour les destiner à mp<sup>2</sup> ;
- l'extension de la surface dédiée à l'embarquement par l'extension de la jetée existante avec la création de deux salles d'embarquement supplémentaires. L'agrandissement de la jetée se fera dans le prolongement de l'architecture du bâtiment existant sur une longueur de 39.6m ;
- la modification et l'extension des six salles d'embarquement existantes avec agrandissement du couloir central du circuit d'embarquement. Les surfaces de ces six salles passeront de 150 m<sup>2</sup> à 220 m<sup>2</sup> chacune ;
- l'extension de la salle de livraison bagages sur la façade principale et sur la façade Sud-Est, qui passera de 575 m<sup>2</sup> à 1 200 m<sup>2</sup>.



Situation des infrastructures mp<sup>2</sup> existantes



Insertion du Projet des extensions mp<sup>2</sup> dans son environnement



Les infrastructures impactées par le Projet

- Extension de la jetée,
- Extension des salles d'embarquement,
- Réaménagement des aires avions,
- Extension de la salle de livraison des bagages.

## B. Un projet dissocié des travaux du projet « CAG bloc 50 »

Le Projet relatif aux extensions de l'aérogare  $mp^2$  est à dissocier du projet « CAG bloc 50 » correspondant à l'extension du bloc 50 et à la reconstruction du parking CAG (Centre d'Aviation Générale). Plus précisément ce projet « CAG bloc 50 » porte sur :

- la modification de la configuration des postes de stationnement au niveau du bloc 50 ;
- la modification de l'usage de l'ancien bassin d'orage et des délaissés de l'ancien taxiway C4 ;
- la réfection de l'aire de trafic située devant le Centre d'Aviation Général et de ses accès avions.

Ce projet, réalisé en amont, se situe dans la partie Nord de la concession aéroportuaire et concerne principalement la **reconstitution des chaussées** permettant les trafics et la gestion des eaux pluviales des zones supplémentaires imperméabilisées.

Il correspond à une amélioration des circulations avion et une remise en conformité des infrastructures existantes.

La surface de projet est de 13,64 ha, dont 8 ha traités en reprise de chaussée, avec 1,85 ha de zones nouvellement imperméabilisées, et 5,64 ha traités uniquement par de la reprise de marquage au sol.

Malgré ses faibles enjeux, le projet « CAG bloc 50 » a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement dans le cadre de la réglementation antérieure et en vigueur avant mai 2017. L'autorité environnementale a été saisie le 21 novembre 2016 et n'a pas émis d'observation (date de publication le 25/01/2017). L'enquête publique a ensuite été organisée en juin 2017. Aucune remarque n'a été émise par les collectivités ou les riverains lors de cette enquête.

Le rapport du commissaire enquêteur, réceptionné le 24 juillet 2017, précise que « *l'ensemble des éléments et informations rassemblés au cours de l'enquête publique conduisent à émettre un avis favorable* ».

... (faint text) ...

... (faint text) ...

... (faint text) ...



## **2/ Informations sur les déplacements et les stationnements routiers générés par le Projet**

### **Caractérisation de l'environnement actuel :**

Les déplacements routiers des passagers voyageant au départ et à l'arrivée de l'aérogare mp<sup>2</sup> se répartissent de la manière suivante :

- 38 % des passagers ont été déposés
- 27% des passagers ont utilisé les transports en commun (21% bus et 6% trains)
- 24% des passagers ont une voiture stationnée dans les parkings AMP
- 6% des passagers ont utilisé une voiture de location
- 3% des passagers ont utilisé un taxi
- 2% des passagers sont venus par le service de navette d'hôtels

Les passagers de l'aérogare mp<sup>2</sup> (aérogare low cost) ont une forte propension à utiliser les transports en commun, contrairement à l'aérogare historique mp<sup>1</sup>.

### **Impact du Projet :**

Le Projet n'a pas pour objet de modifier les déplacements et le stationnement des passagers, mais fera évoluer le volume de ces déplacements/stationnements, au regard de l'augmentation de trafic aérien attendue.

Les hypothèses de prévision de trafic qui ont été retenues dans le pré-programme en juillet 2015 pour la période 2015-2025 sur l'aérogare mp<sup>2</sup>, sont les suivantes :

- 2015 : 2 254 784 passagers
- 2020 : 2 942 852 passagers
- 2025 : 3 354 158 passagers

Sachant qu'actuellement 71 % des passagers s'acheminent vers l'aéroport par la route, AMP peut estimer que 411 306 passagers supplémentaires seront attendus entre 2020 et 2025, dont 205000 passagers départs. Cela fait notamment en 2025 par rapport à 2020 :

- 135 stationnements par jour en plus sur les parkings
- 425 déposes/prises en charge par jour en plus sur la dépose minute
- 300 passagers par jours en plus pour les transports en commun

Il a également été relevé que la proportion des passagers utilisant les transports en commun est beaucoup plus importante pour ceux au départ ou l'arrivée mp<sup>2</sup> (27%) que pour ceux de l'aérogare principale mp<sup>1</sup> (15%).

Cet enclin à utiliser les transports en commun voire des modes alternatifs de transport (co-voiturage, navette...) est en constante augmentation : de 8,4 % en 2007, la part modale des transports en commun a atteint 16,1 % en 2016 soit une croissance annuelle moyenne de + 0,86%. Cette augmentation perdurera dans les années à venir puisqu'AMP prévoit d'ici 2020, que 20% des passagers s'achemineront vers l'aéroport via les transports en commun.

Les flux de véhicules engendrés par le Projet d'extension seront donc contenus et nettement plus faibles.

## **Dispositions prises pour éviter les incidences :**

### *a- Actions déjà mises en œuvre par AMP*

En prévision de la hausse de trafic attendue dans les années à venir et des besoins identifiés, AMP a réalisé en 2015-2016-2017 d'importants travaux de voiries et d'accessibilité au site (15 M€), avec pour objectifs :

#### **■ L'amélioration de l'accessibilité aux parkings et la fluidité des flux de dépose**

Ces travaux ont abouti à ce que plus aucun véhicule ne circule devant les terminaux et qu'aucun stationnement n'ait lieu à moins de 20 mètres des bâtiments, évitant ainsi, tout engorgement et afflux de véhicules dans des espaces restreints.

Cette amélioration des accès a permis de répondre à des objectifs de :

- sûreté,
- sécurité (moins de concentration de véhicules dans des zones piétonnes, accessibilité renforcée pour les services de secours, amélioration de la visibilité des piétons)
- désengorgement et fluidité du trafic à l'échelle globale de l'aéroport : meilleure répartition des flux, meilleure accessibilité aux parcs de stationnement des véhicules, meilleure signalétique, création de doubles voies de circulation.

Par ailleurs, la dépose minute de l'aérogare mp<sup>2</sup> a fait l'objet d'une reconfiguration en 2016, avec un doublement de sa capacité. Cette capacité est largement suffisante pour faire face au Projet d'extension tel qu'envisagé.

#### **■ La restitution du parvis aux passagers**

Le parvis en front d'aérogare a été élargi de 2,5 m profitant ainsi aux piétons. Un cours provençal a également été créé entre les parkings et les terminaux, lieu privilégié pour les passagers pour cheminer, attendre en toute sécurité, dans un lieu agréable et paysager.

#### **■ L'amélioration de l'expérience passagers**

Les travaux ont recentré le piéton au cœur des enjeux aéroportuaires. Les cheminements piétons ont été réhabilités, l'éclairage a été entièrement revu, les sols ont été rénovés, avec une attention particulière aux aménagements paysagers et architecturaux.

#### **■ Le développement des infrastructures d'accueil pour les Transports en Commun**

Une nouvelle gare routière a été créée et mise en service en juin 2017, à proximité des principaux passagers et du centre de gravité de la demande en transport en commun à savoir l'aérogare mp<sup>2</sup> (66% des passagers s'acheminent depuis/vers l'aérogare mp<sup>2</sup> et du Hall 1).

Les quais et infrastructures d'attente/billetterie/services aux passagers ont été dimensionnés et conçus pour répondre à la croissance de l'activité, au confort et à la sécurité des passagers et opérateurs de transport. La capacité d'accueil de lignes de transports en commun a ainsi été augmentée de 70 % répondant à la croissance continue de la part modale des transports en commun (plus de 1 300 000 passagers en 2016).

**Aujourd'hui, les infrastructures de transport en commun de l'aéroport sont suffisamment dimensionnées pour faire face à l'augmentation du trafic aérien prévue et permise par la réalisation du Projet sur mp<sup>2</sup>.**

#### *b- Actions prévues par AMP*

Afin d'anticiper la croissance du trafic, AMP continue de déployer un plan d'investissements ambitieux permettant d'adapter et moderniser ses infrastructures à la demande, notamment dans les domaines suivants :

#### **■ Amélioration de la fluidité du trafic routier**

Le point d'entrée routier de l'Aéroport (dit rond-point des Lavandes) sera reconfiguré à court terme (fin des travaux prévu en 2019). Le dimensionnement de cet ouvrage permettra d'absorber l'évolution du trafic routier desservant la plateforme aéroportuaire et sécurisera l'ensemble des flux routiers. Les travaux consisteront à créer un giratoire redimensionné, ainsi qu'une trémie à sens unique depuis l'aérogare mp<sup>2</sup> vers la sortie de l'aéroport.

#### **■ Réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre**

Ce projet consiste à aménager une liaison hectométrique (sur une courte distance) entre la gare SNCF de Vitrolles-AMP (VAMP), Airbus Helicopters et l'Aéroport Marseille Provence en vue de relier par un mode de transport en commun de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) la gare VAMP et les aérogares.

#### **■ Extension de la capacité parking**

Un parking à étage de 800 places est en cours d'étude, pour une livraison en 2020. Cet ouvrage permettra de faire face à la demande de stationnement liée au développement du trafic aérien. Son positionnement sur le parking P3 sera cohérent avec les évolutions du trafic de l'aéroport (Hall 1 et surtout mp<sup>2</sup>).

#### **■ Déploiement d'une politique de transport efficiente :**

Implication dans le projet Henri Fabre et Plan de Déplacement d'Entreprise.



### **3/ La maîtrise des impacts relatifs aux nuisances bruit, aux vibrations et aux poussières en phase chantier**

Lors de la phase de réalisation du Projet, plusieurs effets pourront être recensés :

- Les nuisances sonores dues au bruit des engins de chantier et des travaux ;
- Le soulèvement de poussières ;
- Les vibrations.

L'ensemble de ces impacts touchent « directement » deux catégories de personnes : le public (passagers ou personnel des entreprises travaillant sur l'aérodrome) et les employés du chantier. Afin de protéger le public, l'accès au chantier sera interdit à toute personne non habilitée et un balisage et une signalisation à proximité des zones de chantier sera mise en place. La signalisation adéquate sera installée autour du chantier et sur celui-ci afin de mettre en garde les personnes des dangers possibles et de rappeler les règles de sécurité. Afin de protéger le personnel du chantier, les règles HSE (Hygiène, Sécurité, Environnement) seront respectées et des contrôles seront effectués par des organismes agréés.

En ce qui concerne les cibles « indirectes » (riverains, personnes travaillant à l'extérieur de la concession aéroportuaire), elles ne seront pas impactées par la phase de réalisation du Projet. En effet, la zone de chantier étant située sur la plateforme aéroportuaire, les bruits générés par le chantier n'entraîneront pas d'augmentation des niveaux sonores perçus par les riverains et le public des établissements proches, par rapport au niveau sonore initial. Les hôtels, lieux d'hébergement les plus proches sont, quant à eux, situés à plus de 800m du chantier, le Projet n'aura donc pas d'impact.

#### **A. Nuisances sonores dues au bruit des engins de chantier et des travaux**

##### **Caractérisation de l'environnement en phase chantier :**

Le bruit peut provenir du trafic des engins de terrassement, d'apport ou du charroi des matériaux et lors de travaux spécifiques comme le compactage et le forage des fondations profondes. Les engins de chantier les plus bruyants atteignent un niveau sonore de 100 dB(A) à 7 mètres de distance. Ce chiffre de 100 dB(A) sera pris comme niveau sonore maximum émis par le chantier. Le bruit s'atténue en fonction de la distance. Une atténuation de 6 dB(A) est admise chaque fois que la distance double (100 dB(A) à 7m, 94 dB(A) à 14m, etc.). L'échelle des décibels étant logarithmique, une diminution de 3dB correspond à division par deux de la pression et de la gêne acoustique.

##### **Dispositions prises pour éviter les incidences :**

Les nuisances sonores sont dues essentiellement au passage des véhicules, aux terrassements et aux engins utilisés pour les travaux spécifiques identifiés. Les terrassements et travaux spécifiques se feront aux heures et jours ouvrables. Des mesures particulières seront prises quant

aux circuits de circulation, à la signalisation du chantier et aux heures d'ouverture du chantier. La demande sera faite aux entreprises d'utiliser du matériel homologué récent et insonorisé.

## **B. Soulèvement de poussières**

### **Caractérisation de l'environnement en phase chantier :**

Les poussières soulevées par les engins durant les phases de terrassement et de manipulation des matériaux produisent des émissions de poussières plus ou moins importantes selon les conditions météorologiques, essentiellement le vent et l'humidité. Ces soulèvements de poussières seront temporaires et limités à une faible surface.

Il convient également de relever que l'essentiel des travaux seront réalisés en zone côté piste de l'aéroport, moins exposée aux flux de passagers et de leurs accompagnants.

### **Dispositions prises pour éviter les incidences :**

Afin de limiter les émissions de poussières, les mesures mises en œuvre par AMP seront les suivantes :

- traitement approprié des accès et des dessertes intérieures du chantier afin d'éviter les envois de poussières ;
- bâchage du chargement des camions chaque fois que nécessaire (matériaux et/ou déchets volatils) et notamment en période de grand vent ;
- stockage des matériaux à l'abri des vents dominants et limitation des stocks ;
- intervention d'une balayeuse en permanence pendant la durée du chantier.

AMP veillera tout particulièrement au respect de ces consignes par les entreprises travaux, titulaires des marchés. Le développement durable constitue d'ailleurs un critère dans le cadre du processus de sélection des entreprises.

## **C. Vibrations**

Les vibrations en phase chantier seront limitées à l'utilisation d'engins spécifiques sur certaines phases uniquement, le compactage et le forage des fondations profondes. Ces travaux se feront aux heures et jours ouvrables.

## **D. Généralités sur la gestion du chantier**

Un coordonnateur de sécurité et de protection de la santé a été désigné par la Maîtrise d'Ouvrage (AMP). Celui-ci précisera toutes les contraintes et exigences que devront considérer les entreprises, attributaires des marchés de travaux. Pour cela, le coordonnateur rédigera un Plan Général de Coordination de la Sécurité et de la Protection de la Santé (PGCSPS).

Quant aux entreprises attributaires, elles devront rédiger un Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS) et le remettre au Coordinateur de Sécurité et de Protection de la Santé (CSPS).

Ce PPSPS abordera les différents thèmes suivants :

- L'organisation du chantier,
- Le travail à exécuter,
- Les risques possibles pour les ouvriers dans la réalisation de leur travail,
- Les risques possibles que le travail de l'entreprise peut provoquer sur les ouvriers des autres entreprises,
- Les risques possibles que les travaux des autres entreprises peuvent générer sur les ouvriers de son entreprise,
- Les précautions qu'il est possible de prendre pour éviter ces risques,
- Les vitesses de circulation.

Toutes les mesures seront prises pour assurer la sécurité des personnes intervenant sur le chantier. Dès la phase de consultation, il sera demandé aux entreprises de communiquer sur les procédures et les moyens mis en œuvre afin d'assurer la protection de toutes les personnes présentes sur le chantier.





## **4/ Une dégradation de l'ambiance sonore limitée et contenue**

### **Documents de référence :**

L'aéroport est une infrastructure génératrice de bruit. Aussi, deux documents d'urbanisme viennent encadrer l'activité aéroportuaire et limiter l'impact des nuisances sonores sur les populations riveraines :

- le Plan d'Exposition Bruit (PEB) 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) vient compenser la nuisance subie en permettant aux riverains d'insonoriser les logements construits avant la date du PEB. Le PGS de l'Aéroport Marseille Provence a été établi sur la base du trafic réalisé au cours de l'année 2000. Le choix de cette période, qui a été fait en concertation avec les riverains dans le cadre de la Commission Consultative de l'Environnement, s'explique par le fait que l'année 2000 est celle qui a enregistré le plus grand nombre de mouvements commerciaux à ce jour (100 044 mouvements en 2000 contre 90650 en 2015). Les hypothèses de trafic retenu pour l'élaboration du PGS ont permis d'avoir un taux de couverture de l'aide à l'insonorisation important.

A ce jour, le dispositif d'aide a permis d'insonoriser 3033 logements/bâtiments, ce qui représente une enveloppe financière totale de plus de 25 millions d'euros (début du dispositif en 1998).

Ainsi, le Plan d'Exposition au Bruit (approuvé le 4 août 2006) et le Plan de Gêne Sonore (approuvé le 21 septembre 2004) relatifs à l'aéroport ont été établis.

### **Caractérisation de l'environnement actuel :**

Le PEB est un document de planification et, à ce titre, est basé sur des projections de trafic. Le PEB de l'Aéroport Marseille Provence a été réalisé en 2006 avec les hypothèses de trafic suivantes :

- hypothèses de 140 000 mouvements avion/an en 2015 contre 90 650 en réalité, soit une différence de 32% entre le trafic attendu et le trafic réel ;
- hypothèses de 180 000 mouvements/an en 2022 et au-delà. A ce jour, l'objectif a été redéfini à 106 000 mouvements par an en 2025 (voire 118 000 dans un scénario optimiste), soit une différence de 41% entre les estimations réalisées en 2006 et les estimations réalisées à ce jour.

Ainsi, il est constaté que les hypothèses prises pour élaborer le PEB étaient maximisantes, au regard du nombre de mouvements effectivement réalisés ces dernières années.

En complément des documents d'urbanismes présentés plus haut, l'exploitant aéroportuaire déploie un dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs opérant sur sa plateforme. Les émissions sonores de l'aéroport sont suivies en continu par 7 stations de mesures de bruit : Berre l'étang, Vitrolles, Marignane, Pennes Mirabeau, Saint-Victoret, Estaque (voir carte ci-dessous).



Le dispositif a notamment pour objectif de diffuser auprès du public des informations relatives au bruit généré par les aéronefs, à leur trajectoire et à leur identité.

Rappelons que l'aéroport Marseille Provence s'insère au sein d'une zone urbaine dense avec des infrastructures routières à fort trafic (A7, RD9, RD113, etc.) et dans un secteur où les activités industrielles sont également bien représentées (zone industrielle de Couperigne, Airbus Helicopters, zone industrielles des Estroublancs, etc.). Le niveau sonore ambiant est donc fortement influencé par ces activités, il est donc difficile de distinguer les différentes contributions acoustiques.

### Impact du Projet

La contribution de l'aérogare mp<sup>2</sup> dans les émissions sonores totales de l'aéroport et de son environnement est difficilement quantifiable. En effet, les études d'impact sonore réalisées prennent en compte les procédures de navigation aérienne en vigueur sur l'aéroport Marseille Provence que les vols soient opérés au départ du terminal mp<sup>2</sup> ou terminal 1. Se rajoute à cela, l'environnement très urbanisé de l'aéroport (routes, zones d'activités) tel que décrit ci-avant.

**Les nuisances sonores de l'aéroport sont encadrées par le PEB et le PGS qui, comme évoqué précédemment, ont été élaborés sur la base d'hypothèses de trafic plus élevées que celles actuelles, anticipant ainsi le développement du trafic aérien à venir.**

Par ailleurs, AMP s'engage à poursuivre le suivi du niveau de bruit des 7 stations existantes. Par conséquent, à l'issue de la mise en service de l'extension mp<sup>2</sup> les niveaux sonores avant et après réalisation du Projet pourront être comparés.

## **Dispositions prises pour éviter les incidences :**

Depuis de nombreuses années, l'Aéroport Marseille Provence, en collaboration avec les services de la navigation aérienne et les compagnies aériennes, conduit une politique active en matière de lutte contre les nuisances sonores et notamment :

- l'amélioration du taux d'utilisation de la procédure de descente continue. Cette procédure consiste à effectuer une approche en supprimant, si possible, le nombre de paliers depuis le début de descente jusqu'à la piste. Cette limitation du nombre de paliers permet d'éviter les variations du régime moteur. Il en résulte une réduction significative des nuisances sonores.
- la sensibilisation des professionnels du transport aérien pour renforcer le taux d'utilisation des trajectoires d'approche et de décollage de moindre bruit ;
- la mise en place, en 2011, d'un arrêté de restriction d'exploitation sur base des conclusions d'une étude d'approche équilibrée de la gestion du bruit. Cet arrêté permet de limiter les conditions d'exploitation de la plateforme. Les restrictions sont actuellement les suivantes :
  - les décollages et atterrissages d'aéronefs équipés de turboréacteurs et certifiés chapitre 2 mais ne répondant pas aux normes du chapitre 3 sont interdits ;
  - les aéronefs équipés de turboréacteurs et certifiés conformément aux normes du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ne peuvent atterrir entre 22 heures 6 heures, heure locale et quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22 heure et 6 heures, heure locale.

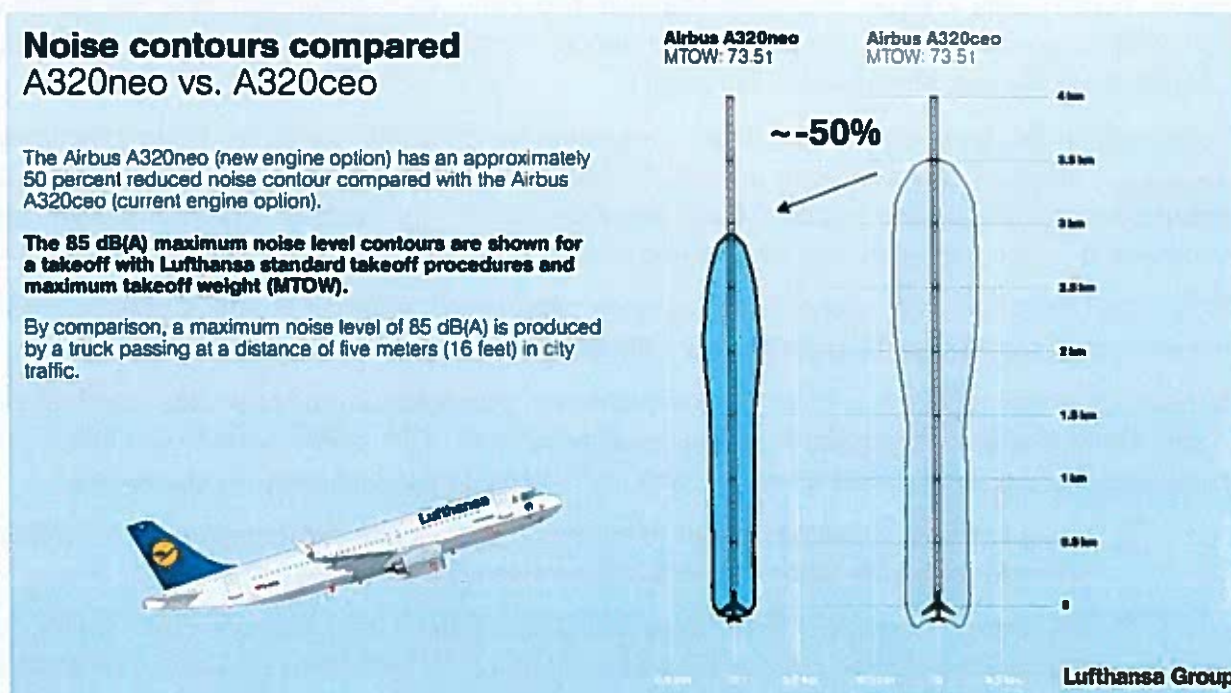
Une nouvelle étude d'approche équilibrée de la gestion du bruit sera réalisée en 2017 et pourra conduire au renforcement des restrictions (passage d'une limitation de 10 EPNdB à 13 EPNdB).

- le déploiement depuis 2016 de la GNSS de la procédure d'atterrissage RNAV/BARO-VNAV en piste 31R qui a été élaborée dans le but de réduire la gêne sonore sur les quartiers nord de la ville de Marseille, notamment l'Estaque. Cette procédure constitue une alternative à l'ILS (Instrument Landing System).

Par ailleurs, le Projet d'extension de certaines fonctions de l'aérogare mp<sup>2</sup> est une mesure qui permettra à terme, d'améliorer les émissions sonores sur l'aéroport.

En effet, le Projet permet d'anticiper sur les besoins pour les 10 à 20 prochaines années en prévoyant d'adapter les postes avions existants et la création de deux nouveaux postes avions pour accueillir des avions plus performants, en matière d'émissions sonores puisque équipés de réacteurs de nouvelles générations (versions NEO "New Engine Option" et B737MAX).

Une notice a été émise par le groupe Lufthansa pour comparer le bruit émis par l'Airbus A320 courant et l'A320 NEO :



Cette notice met en évidence le fait que l'enveloppe d'impact sonore est de superficie 50% moins importante dans le cas de l'A320 NEO.

**Il résulte des éléments détaillés ci-dessus que, de nombreuses mesures durables ont déjà été mises en œuvre sur l'Aéroport Marseille Provence pour abaisser les niveaux de bruit au voisinage de l'aéroport et notamment :**

- des mesures de planification et de gestion de l'utilisation des sols ;**
- un programme d'isolation acoustique ;**
- des procédures de restrictions d'exploitations pour les aéronefs les plus bruyants ;**
- une utilisation préférentielle des procédures de moindre bruit.**

**Ces actions s'inscrivent dans une démarche continue, en étroite collaboration avec les services de l'Etat et les communes riveraines.**

**Par ailleurs, l'amélioration de la technologie aéronautique, toujours moins consommatrice et toujours plus respectueuse des passagers et populations avoisinantes, constitue une réelle opportunité qu'AMP souhaite exploiter pour favoriser l'insertion de l'aéroport dans son environnement.**

**L'aménagement des infrastructures aéroportuaires, permettra aux compagnies aériennes présentes sur mp<sup>2</sup> d'opérer avec des flottes d'avions de nouvelles générations qui affichent un gain très significatif en termes d'empreinte acoustique au sol. Ce Projet constitue donc l'étape indispensable vers l'amélioration de l'ambiance sonore au voisinage de l'aéroport.**

Il s'agit d'un document de travail, non officiel, qui a été préparé en vue de la réunion du 15 mars 2011. Il est soumis à votre appréciation et peut être modifié en fonction de vos observations. Les informations contenues dans ce document sont confidentielles et ne doivent pas être divulguées à l'extérieur de l'entreprise.

Le présent document est destiné à servir de base à la discussion et à la prise de décision. Il ne constitue pas une recommandation ou une décision définitive de la direction.

Il est recommandé de lire attentivement ce document et de participer activement à la réunion pour discuter des points soulevés et apporter vos contributions. Les décisions prises lors de la réunion seront communiquées par la suite.

En cas de questions ou de besoins de clarification, n'hésitez pas à contacter votre responsable hiérarchique ou le service concerné. Merci de votre collaboration et de votre engagement.

## 5/ Surveillance de la qualité de l'air

### Documents de référence :

Afin de réduire les pollutions atmosphériques chroniques, notamment celles susceptibles d'entraîner un dépassement des objectifs de qualité de l'air retenus dans le SRCAE (Schéma régional Climat-Air-Energie), la loi LAURE a prévu l'élaboration de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants et pour les zones dans lesquelles les concentrations dans l'air ambiant de l'un au moins des polluants dépassent ou risquent de dépasser une valeur limite ou une valeur cible.

Les PPA imposent des mesures locales concrètes, mesurables et contrôlables pour réduire significativement les émissions polluantes des sources fixes (industrielles, urbaines) et des sources mobiles (transport).

La commune de Marignane est concernée par le PPA des Bouches-du-Rhône, dont la révision a été approuvée le 17 mai 2013.

Le PPA prévoit notamment la réduction des émissions de l'aéroport Marseille Provence. Cette réduction se fera entre 2013 et 2015, à partir de 3 mesures :

- la suppression des Ground Power Unit (GPU), aussi appelés « groupes de parc », par l'électrification sur mp1 pour les postes au contact → **alimentation 400 hertz mise en place en 2013** ;
- la suppression des GPU au large de mp1 et mp<sup>2</sup> après étude de faisabilité préalable → **alimentation 400 hertz des postes au large de mp<sup>2</sup> planifié pour 2018** ;
- la limitation du temps de fonctionnement des Auxiliary Power Unit (APU), aussi appelés « groupes auxiliaires de puissance » → **l'utilisation de l'alimentation 400 hertz permet de diminuer les consommations de carburant des APU**

### Caractérisation de l'environnement actuel :

#### a. Les sources de pollution de l'air d'un aéroport

Les activités pouvant générer des émissions atmosphériques au sein d'un aéroport sont liées :

- aux aéronefs (roulage au sol, en phase d'approche ou de décollage, moteur auxiliaire de puissance (APU), ..) ;
- aux sources fixes : stockage carburant, centrale énergie, groupes électrogène, etc. ;
- aux sources mobiles (hors aéronefs) : le fret, les engins spéciaux utilisés sur la zone aéroportuaire, Ground Power Unit (GPU).

Néanmoins, l'aéroport Marseille Provence s'insère au sein d'une zone urbaine dense avec des infrastructures routières à fort trafic (A7, RD9, RD113, etc.) et dans un secteur où les activités industrielles sont également bien représentées (zone industrielle de Couperigne, Airbus

Helicopter, zone industrielles des Estroublancs, etc.). De plus, il n'y pas de traceurs (polluants) spécifique au trafic aérien.

*b. La surveillance de la qualité de l'air aux abords de l'aéroport*

Une campagne de mesure de la qualité de l'air a été organisée sur l'aéroport en février-mars 2011 (2 séries de mesures) par le CETE Nord-Picardie. Le véhicule laboratoire a été positionné sur deux sites au sein de la plate-forme de l'aéroport de Marseille-Provence et des tubes passifs ont été mis en place.

Les campagnes de mesures réalisées in situ, pour la caractérisation de l'état initial de la qualité de l'air dans et autour de l'aéroport de Marseille-Provence ont permis de conclure que :

- **pour les polluants NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, benzène et CO** : les moyennes des valeurs observées sur le domaine d'étude respectent les valeurs limites réglementaires défini par le décret n°2002-213 du 15 février 2002 :
  - plus spécifiquement pour certains points de mesures concernant le **NO<sub>2</sub>**, 6 sites pour la première série de mesures et 7 sites pour la deuxième série de mesures dépassent l'objectif de qualité (40 µg/m<sup>3</sup>). Ils se situent tous dans la zone de parkings avion.
  - plus spécifiquement pour certains points de mesures concernant le **benzène**, un site pour la première série de mesures dépasse l'objectif de qualité (2 µg/ m<sup>3</sup>). Il se situe dans la zone des parkings minute devant le hall d'embarquement.
- **pour les PM<sub>10</sub>** : dépassement de l'objectif de qualité. Cependant, les données de la station de Marignane-Ville montrent des concentrations en dessus de la réglementation depuis de nombreuses années. Il s'agit d'une problématique de fond pour la zone d'étude.
- l'étude du CETE conclue aussi sur le fait qu'il n'y a pas de lien établi entre le trafic aérien et les concentrations enregistrées.



Le tableau ci-dessous permet de mettre en perspective les résultats de l'étude présentée ci-avant au regard des résultats de qualité de l'air de Marignane, commune voisine de l'aéroport :

**Aéroport de Marseille-Provence :**

Aéroport de Marseille-Provence		
Polluants	Campagne de mesures 2011 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Sites de stations de mesures et moyennes durant la campagne de mesure
	Points de mesure sur l'aéroport	Marignane - Ville (station urbaine)
NO <sub>2</sub>	27-33	30 - 35
O <sub>3</sub>	47-54	-
CO	284-296	-
SO <sub>2</sub>	2,6-5	1,6 – 2,2
PM10	29-30	36 - 39

*Extrait de l'annexe 4 du guide ACNUSA*

Les résultats présentés dans le tableau ci-contre sont issus de la station de mesure urbaine en place dans le centre-ville de Marignane. Elle est gérée par Air PACA, association agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) qui est en charge de la surveillance de la qualité de l'air sur la région PACA.

Ces résultats mettent en évidence que la pollution de fond urbaine est d'ores-et-déjà importante (notamment NO<sub>2</sub>) à Marignane ville et ne peut être complètement imputée à l'aéroport (la pollution diminuant lorsque la distance avec la source d'émission augmente).

Ces constats sont d'ailleurs soulignés dans une étude réalisée par AIRFOBEP (ex AIR PACA) qui avait pour objectif de compiler l'ensemble des résultats des différentes campagnes de qualité de l'air menées aux abords de l'aéroport Marseille Provence afin de répondre à la question du rôle joué par l'aéroport sur le niveau de la qualité de l'air dans la zone qui englobe l'Aéroport, la ville de Marignane et celle de Saint-Victoret.

Les résultats des différentes campagnes de mesures présentées dans le rapport indiquent que la qualité de l'air de la zone englobant l'aéroport, les villes de Marignane et de Saint-Victoret, est relativement homogène sur l'ensemble du domaine et d'un niveau plutôt élevé. La qualité de l'air de ce secteur est principalement liée aux rejets atmosphériques du trafic routier (teneurs de fond en NOx et PM10) ainsi qu'aux rejets des industries environnantes (épisode de pointe en SO<sub>2</sub>).

Les rejets atmosphériques de la source aéroportuaire n'ont pas été spécifiquement identifiés dans l'air ambiant au niveau du sol, compte tenu de leur faible importance comparativement aux autres sources de polluants présentes sur cette zone (industries lourdes et trafic routier). Les sites temporaires de mesures positionnés à proximité et sous le vent de la source aéroportuaire n'ont pas montré un comportement particulier.

L'étude conclue donc que le rôle de la source aéroportuaire de Marseille-Provence sur la qualité de l'air du secteur Berre/Rognac/Vitrolles/Marignane/Saint-Victoret est relativement modeste, en rapport avec le niveau de ses rejets atmosphériques.

## Impact du Projet et dispositions prises pour éviter les incidences

### a. Mise en place de l'alimentation 400 hertz

Le Projet va contribuer à l'atteinte des objectifs de développement de l'aéroport qui, pour mémoire, restent en-deçà des hypothèses de développement prévues en 2006 dans le cadre du PEB.

Les mesures de la qualité de l'air réalisées en 2011 mettent en évidence une problématique NO<sub>2</sub> au niveau des zones de parking avion. La mise en place du 400 Hz, sur mp1 en 2013 et sur mp<sup>2</sup> en 2018 dans le cadre du Projet, permettra, en partie, de gérer cette problématique.

Le 400 Hz permet d'alimenter l'avion en escale par l'électricité et présente un double avantage sur le plan des émissions polluantes :

- il permet de s'affranchir de l'utilisation des GPU (Ground Power Unit = groupes électrogènes mobiles fonctionnant au fioul) ;
- il permet à l'avion de limiter l'utilisation de l'APU en escale (Auxiliary Power Unit = moteur auxiliaire de l'avion assurant la climatisation et l'apport d'énergie à l'avion pendant l'escale et fonctionnant au kérosène).

### b. Plan de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'Aéroport Marseille Provence

L'article 45 de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (Loi de Transition Energétique), donne pour objectifs aux exploitants des aérodromes ACNUSES, d'établir un programme d'actions de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et de polluants atmosphériques. Les objectifs de baisse de l'intensité en GES et polluants (émissions rapportées aux unités de trafic) sont fixés à 10 % et 20 % pour les années 2020 et 2025, par rapport à l'année 2010, prise comme année de référence.

Le décret d'application n°2016-565 du 10 mai 2016 précise les types de sources d'émissions de GES et de polluants à prendre en compte.

CAT	Postes d'émissions
A	Roulage des avions
	APU au poste de stationnement
	Véhicules des assistants en escale
	Véhicules du gestionnaire
	Fuites de fluides frigorigènes
B	Production chaleur / vapeur
	Production électricité de secours
C	Achat d'électricité / chaleur / vapeur

Les émissions dans le périmètre requis ont été calculées et transmises à l'ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) fin 2016. Un rapport de synthèse sera établi par l'agence d'ici fin 2017 et sera rendu public.

Ce dispositif légal vient compléter la démarche volontaire "Airport Carbon Accreditation" (ACA), dans laquelle s'est engagée volontairement AMP depuis 2014. L'ACA est une démarche spécifique aux aéroports, basée sur le principe de l'amélioration continue :

- le niveau 1, « Mapping » (cartographie et calcul des émissions annuelles) a été atteint en 2014,
- le niveau 2 « Reduction » atteint en 2016 par AMP, concerne la réduction du niveau des émissions carbone.

**Depuis le début de la démarche (2013-2016), les émissions liées aux activités que maîtrise le gestionnaire aéroportuaire ont baissé de 23% en moyenne.**

L'objectif d'AMP est de renforcer sa performance et son niveau d'exigence et d'obtenir le niveau 3 « Optimisation » d'ici la fin de l'année 2018. Il s'agit alors d'étendre le périmètre pour le calcul des émissions à l'ensemble de la plate-forme aéroportuaire et des 200 entreprises qui y travaillent au quotidien. AMP devra ainsi inciter l'ensemble des acteurs de la plate-forme (prestataires, fournisseurs et occupants) à agir pour la réduction des émissions.

Ces deux démarches, article 45 et ACA, s'avèrent tout à fait complémentaires et ont permis d'aboutir à un programme d'actions cohérent et ambitieux (plus de 60 actions entre 2010 et 2025) qui permettra d'atteindre les objectifs fixés par la loi de transition énergétique et notamment :

Postes d'émissions	Actions	Echéance
<b>Aéronefs</b>	Mise en place du 400 hertz sur mp2 ;	2018
	Utilisation des consignes opérationnelles suivantes : - roulage N-1 moteurs à l'arrivée  Selon les hypothèses retenues par la Direction du Transport Aérien cette bonne pratique opérationnelle doit permettre de réduire de 30% la consommation et donc les émissions de GES et de polluants de l'avion lors de sa phase roulage au sol à l'arrivée (temps de roulage moyen à l'arrivée sur AMP de 5 minutes). Toujours selon la DTA, le taux de pénétration de cette procédure pourrait être de 20% des escales à horizon 2020.	En cours
	Mise en place du CDM (Collaborative Décision Making) qui est système d'aide à la décision permettant d'optimiser l'utilisation des infrastructures aéronautiques (fluidification du trafic, diminution du temps de roulage). Selon une étude d'Eurocontrol	2019

	de 2016 (basé sur un échantillon de 17 aéroports ayant mis en place le CDM), cette technologie permet de diminuer de 7% le temps de roulage des aéronefs.	
	Déploiement du PCA (pre-conditioned air) sur les postes gros porteurs de la darse sur MP1 ce qui permettra aux aéronefs de s'affranchir de l'utilisation des APU (moteurs auxiliaires permettant d'alimenter l'aéronef en énergie pendant l'escale et fonctionnant avec du kérosène). ;	2026
<b>Circulation sur la plateforme</b>	Mise à disposition de la puissance électrique en vue de l'installation de borne de recharge électrique par les clients (en cours) ;	En cours
	Mise en place de filtre à particule sur les GPU	/
	Distribution de carburant avec additif AD Blue pour les véhicules lourds et légers à motorisation diesel de l'AMP (solution aqueuse composée à 32,5% d'urée et à 67,5% d'eau déminéralisée > produits non dangereux) (réalisé en 2016)	2016
<b>Sources fixes</b>	Remplacement des groupes électrogènes pour des équipements moins polluants et mieux dimensionnés (moteur à rendement optimisé afin de respecter les valeurs seuils pour les NOX > émissions divisées par 1.5)	2015-2018
	Remplacement du combustible des groupes électrogènes (passage du GNR au fioul) (2015-2018)	2015-2018
	Remplacement d'une des 4 chaudières gaz par un équipement de nouvelle génération (2017-2020)	2017-2020
	Remplacement des tours aéro-réfrigérantes ouvertes par des systèmes fermés ou hybrides permettant de diminuer les consommations d'eau et d'énergie (2017-2020)	2017-2020
	Remplacement des lampes 400 W par des lampes 250 W sur les mâts d'éclairage des parkings (2019)	2019
	Mise en place de mat d'éclairage permettant d'asservir l'intensité lumineuse en fonction des mouvements détectés sur les zones de stationnement avions dans le cadre du projet CAG – bloc 50	2018
	Amélioration de l'étanchéité du hall 1 par la mise en place d'une bicouche élastomère avec apport d'un isolant en verre cellulaire (toiture du plateau Europe (1300 m <sup>2</sup> ), toiture de la zone commerciale internationale (2300 m <sup>2</sup> ), toiture à l'aplomb du	2014-2017

	restaurant Chefs en Provence jusqu'au RIE (2014-2017)	
	Mise en place d'un logiciel de comptage et de gestion de l'énergie : (passe de 450 à 2000 compteurs) pour le suivi et l'optimisation des postes de consommations importants (identification des gisements d'économie d'énergie) (2015-2017)	2015-2017
	Réalisation d'étude technicoéconomique ayant pour but d'implanter des systèmes de production d'énergie renouvelable (panneaux photovoltaïques, utilisation de l'eau de l'étang de Berre pour la création de froid) (2016)	En cours

### *c. Autres démarches engagées et à venir*

En complément des éléments décrits ci-dessus, d'autres démarches viennent enrichir la politique de lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique de l'aéroport et notamment :

- le déploiement d'un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) : mis en place en 2009/2010 et réactivé en 2014. Les orientations portent sur le covoiturage (création d'un site intranet), le développement des pistes cyclables et la réalisation d'un PDE inter-entreprises (5500 personnes travaillent sur l'emprise de l'aéroport) sous 3 ans (avant le 1er juin 2018).
- une concertation avec la région pour développer les lignes de bus à partir de la gare de Vitrolles. A ce jour, AMP finance entièrement les navettes bus gratuites entre la gare SNCF de Vitrolles et l'aéroport.
- l'Adhésion à AirPACA en 2017 avec pour objectif que des campagnes de mesures de la qualité de l'air soient organisées périodiquement et à minima tous les cinq ans environ. Ces campagnes permettront de suivre l'évolution des pollutions atmosphériques en la corrélant, si cela est possible, avec l'évolution du trafic aérien. Ces mesures en réelles permettront d'ajuster le plan d'actions.
- le lancement d'un partenariat avec la DGAC, pour exploiter les données de l'outil TARMAAC (calculateur des émissions de GES et de polluants spécifiques pour les aéronefs). Grâce à cet outil, une étude pourrait être réalisée en 2018 dans l'objectif d'établir un état 0 des émissions liées aux aéronefs.

Aussi, de nombreuses mesures vont être mises en œuvre sur l'Aéroport Marseille Provence pour compenser les émissions de gaz à effet de serre et de polluants induites par la croissance de l'activité aéroportuaire.

Par ailleurs, le Projet permettra aux compagnies aériennes d'opérer sur l'aérogare mp<sup>2</sup> avec des flottes d'avions de nouvelles générations (A321NEO & B737MAX notamment) qui affichent un gain très significatif en termes de réduction des consommations de kérosène et donc d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

De la même manière, des réunions d'informations et d'échanges sont programmées toutes les années avec les acteurs du transport terrestre (Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable et opérateurs de transport public) afin d'évoquer les besoins actuels et surtout futurs : hausse du nombre de passagers, actions à mettre en œuvre. Le Projet relatif à l'aérogare mp<sup>2</sup> sera, à ce titre, discuté.

### **Echanges et informations auprès des riverains :**

La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) se tient deux fois par an et est l'outil privilégié de la concertation avec les populations riveraines de l'Aéroport Marseille Provence. Présidées et convoquées par le Préfet, la CCE est composée de trois collèges égaux :

- des représentants des professions aéronautiques ;
- des représentants des collectivités intéressées ;
- des représentants des associations de riverains ou de protection de l'environnement.

L'exploitant aéroportuaire à en charge le secrétariat de la CCE.

Parmi ses attributions, la CCE doit notamment être consultée pour toute question d'importance relative aux incidences de l'exploitation de l'aéroport sur les zones impactées par les émissions sonores. A ce titre, le Projet d'extension de certaines fonctions de l'aérogare mp<sup>2</sup> pourra faire l'objet d'une présentation en CCE dans le courant de l'année 2017.

### **B. Une communication institutionnelle**

La société a présenté le Projet de manière formalisée, dans le cadre de sa communication institutionnelle. A ce titre, des paragraphes dédiés au Projet et actions en matière de développement durable ont été développés :

- dans les rapports de gestion des exercices 2014, 2015 et 2016 destinés aux actionnaires et au Conseil de surveillance d'AMP (extraits en annexe 3)
- dans les rapports annuels d'activité, mis à disposition du grand public, sur le site internet de la société (extraits en annexe 3)
- dans le plan stratégique « Cap 2025 » qui a ensuite fait l'objet d'une présentation auprès de l'ensemble des entreprises de la plateforme et en conférence de presse (extrait en annexe 3)

Par ailleurs, l'ensemble des acteurs territoriaux : Chambre de Commerce et d'Industrie, Région PACA, Département des Bouches-du-Rhône, Métropole Aix-Marseille-Provence et surtout les communes riveraines impactées par les nuisances sonores de l'aéroport (Marignane, Vitrolles, Saint-Victoret, Marseille), siègent au Conseil de surveillance de notre société et sont, à ce titre, sollicitées sur la politique de la société en matière de développement structurants et significatifs, tels que le Projet relatif à l'aérogare mp<sup>2</sup>.

Ces acteurs ont également été directement sollicités dans le cadre des Grandes Orientations Stratégiques proposées par le ministre chargé de l'aviation civile. Ces grandes orientations relatives à l'aérodrome Marseille Provence fixent le cadre de développement des infrastructures et installations aéroportuaires et incluent la réalisation du Projet concernant l'aérogare mp<sup>2</sup> tout en fixant des objectifs de respect de l'environnement.

C'est donc dans ce cadre qu'AMP réalisera son Projet.

### C. Une communication élargie auprès du grand public

#### **Communication par voie de presse :**

Chaque année, AMP présente autour de sa conférence de presse annuelle les résultats de l'année écoulée et les perspectives d'avenir et de développement de l'aéroport.

Ces résultats et perspectives relayés par la presse locale et nationale, permettent au public du territoire d'obtenir les informations nécessaires concernant le développement aéroportuaire.

Le Projet a ainsi été présenté lors des conférences et dossiers de presse 2016 et 2017 (annexe 4).

#### **Communication par notre site internet :**

AMP présente sur son site internet une rubrique dédiée à l'actualité de la Société, à ses actions et à ses projets.

Un espace consacré au développement durable est ainsi proposé et mis à la disposition du public. Sont ainsi présentées, les actions en matière de maîtrise des émissions sonores, de qualité de l'air et de gestion de l'énergie.

AMP mène également une communication active via les réseaux sociaux en présentant ses projets d'aménagement au fur et à mesure.

La communication sera ensuite poursuivie, à l'instar de ce qui a pu être mené dans le cadre des aménagements de la voirie et du parvis de l'aéroport.





**ANNEXES**

**AU DOSSIER DE RECOURS GRACIEUX**



**Annexe 1**

**Présentation du Projet en Commission  
Consultative Economique**



# COMMISSION CONSULTATIVE ECONOMIQUE

Réunion du 6 novembre 2014

Dossier Annexe  
« Fiches projet plan d'investissements »

## FICHE PROJETS PLAN D'INVESTISSEMENTS N°7 EXTENSION DES INFRASTRUCTURES MP<sup>2</sup>

### Définition des besoins et objectifs

Selon l'étude ADPI réalisée en 2012, la capacité de traitement actuelle de l'aérogare mp<sup>2</sup> est de l'ordre de 2,3 millions de passagers. Selon nos prévisions actuelles de trafic, ce seuil sera atteint aux alentours de 2020, nécessitant donc de réaliser des travaux d'extension au préalable.

Ainsi, les infrastructures de stationnement avion, d'embarquement et de livraison bagages aux arrivées devront être étendues. Les projets envisagés permettront de traiter un trafic annuel de l'ordre de 4 millions de passagers.

Le projet prévoit ainsi une augmentation de 4 postes avions supplémentaires et en conséquence une extension de la jetée d'embarquement permettant de créer 4 salles d'embarquement supplémentaires. Ceci porte le total des postes avions et des salles d'embarquement sur mp<sup>2</sup> à 10. A l'identique des 6 postes avions actuels, ces 4 nouveaux parkings devront permettre l'arrivée et le départ en autonome d'avions moyen-porteurs (de type A320 ou B737).

Le projet porte également sur l'extension de la zone de livraison bagages aux arrivées. La zone de livraison et les transporteurs à bagages, actuellement adaptés pour le traitement de 6 avions, devront être étendus pour permettre le traitement des bagages de 10 aéronefs.

Cette extension sera réalisée dans la continuité des principes de fonctionnement existants. Les niveaux de qualité de service en vigueur actuellement seront reconduits.

### Descriptif du projet :

S'agissant du stationnement avion, le projet consiste à créer 4 aires avions supplémentaires en semi contact autour de la future extension de l'aérogare mp<sup>2</sup>. Cette opération comprend la démolition de l'ancien taxiway C4, la construction de nouvelles aires béton dans le prolongement des aires existantes, leur éclairage, le marquage diurne, le panneautage ainsi que le traitement réglementaire des eaux pluviales.

En liaison avec ces travaux, il est question de réaliser une extension de l'aérogare mp<sup>2</sup> côté piste comprenant 4 salles d'embarquement desservant les 4 postes avions supplémentaires susmentionnés. Cette opération portera sur des travaux en fondation profonde afin de construire une extension du bâtiment existant sur 2 niveaux ainsi que tout l'aménagement intérieur relatif à l'embarquement/débarquement des passagers (second œuvre, confort climatique, éclairage, accès automatisés, mobilier,...).

L'extension de la zone de livraison bagages aux arrivées consiste en la construction d'une extension de la salle de livraison existante pour obtenir une surface de 1200 m<sup>2</sup>, la démolition de façades, la fourniture et mise en œuvre de tapis de manutention bagages d'une longueur totale de 120 mètres linéaires et l'aménagement intérieur (second œuvre, confort climatique, éclairage, automatisme) nécessaire à son exploitation.

## Coût de réalisation du projet :

Le coût de réalisation des 4 aires avions supplémentaires est estimé à 5 000 k€ HT.

Le coût de réalisation de l'extension de la jetée d'embarquement est estimé à 4 700 k€ HT.

Le coût de réalisation de l'extension de la zone de livraison bagages (tapis compris) est estimé à 2 500 k€ HT.

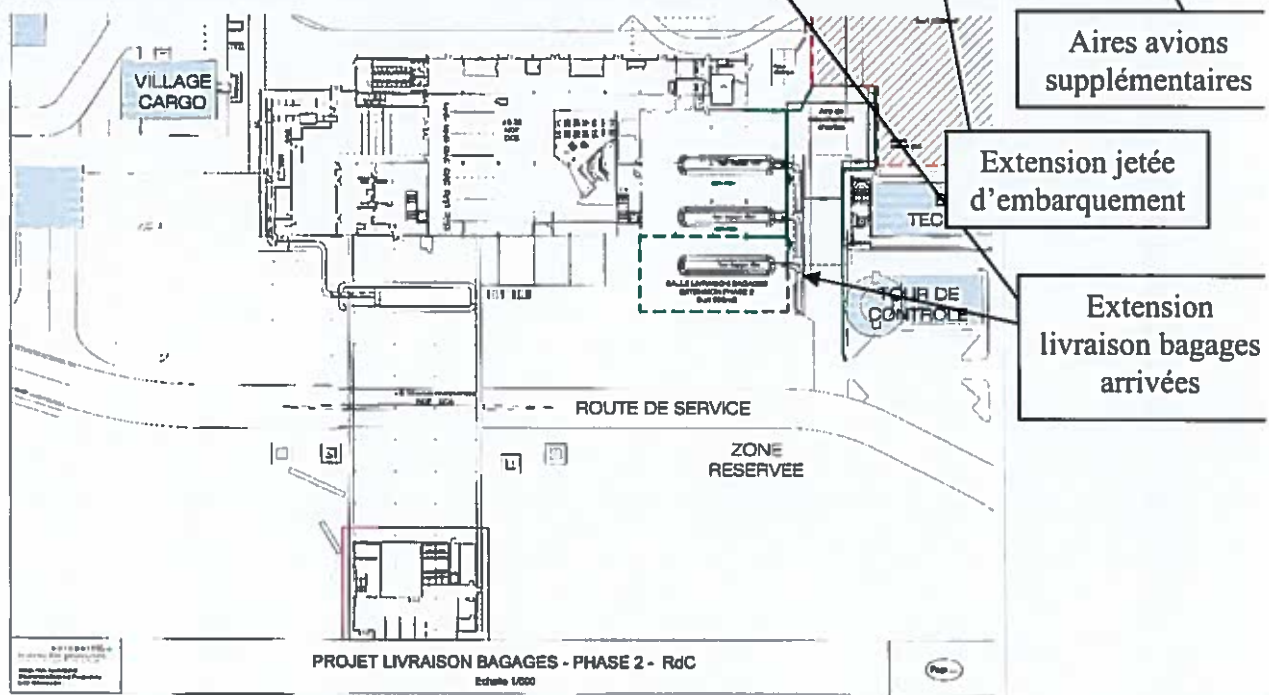
Le coût de réalisation de l'extension de la zone du tri bagages départ est estimé à 2 000 K€HT

Le coût de réalisation total des infrastructures mp<sup>2</sup> est donc estimé à **14 200 k€ HT**.

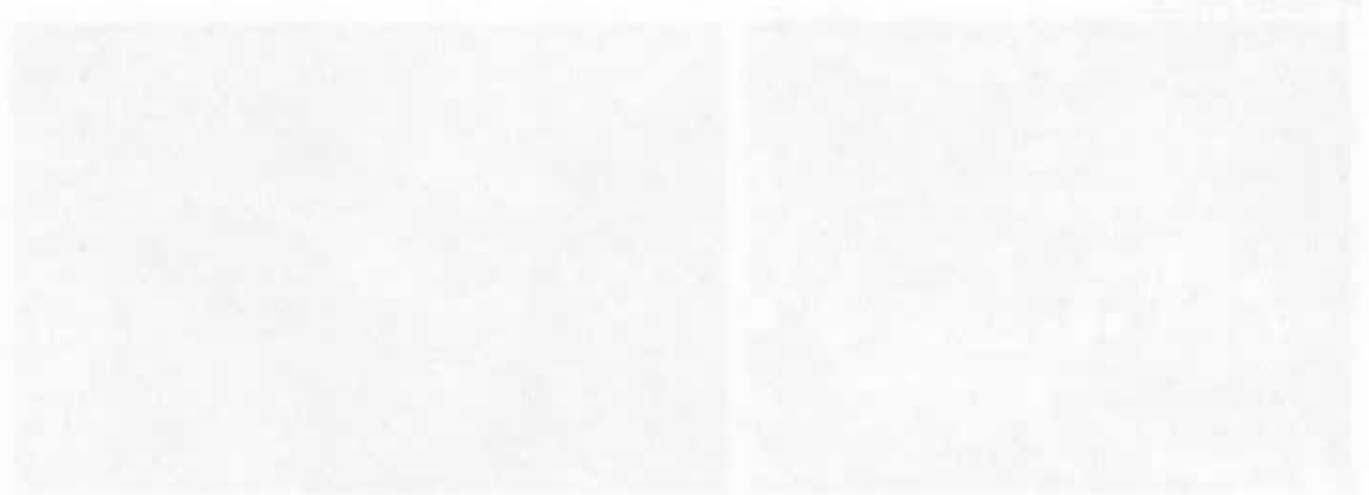
## Planning de réalisation du projet :

La réalisation des 4 aires avions supplémentaires et la réalisation de l'extension de la zone de livraison bagages aux arrivées est prévue dès l'année 2017, en amont de l'extension de la jetée d'embarquement qui est prévue pour l'année 2018.

## Plans du projet :



The following information is provided for your information only. It is not intended to constitute an offer or a recommendation to buy or sell any securities or to engage in any investment strategy. It is not intended to be relied upon as a basis for investment decisions. The information is provided for your information only and should not be used as a basis for investment decisions. The information is provided for your information only and should not be used as a basis for investment decisions.





# COMMISSION CONSULTATIVE ECONOMIQUE

REUNION DU 29 JUIN 2015

## DOSSIER DE SÉANCE

**Aéroport Marseille Provence.**

Société Anonyme à Directoire et Conseil de surveillance  
au capital de 148 000 €

Siège social : BP 7 Aéroport - 13727 Marignane  
RCS Aix-en-Provence 790 043 954

## 2.3. Descriptif des principales opérations et adéquation capacitive des infrastructures avec le trafic prévu

### a) Extension de l'aérogare mp1

Les dernières études de capacité menées sur l'aérogare mp1 mettent en évidence une capacité maximale en postes avions au contact pour 7,5 à 8 millions de passagers, avec un niveau de qualité de service équivalent à l'actuel. Les dernières prévisions de trafic prévoient que ce seuil sera atteint dès 2023.

Les projets d'extension de l'aérogare mp1 débuteront par la refonte du cœur d'aérogare (réagencement des fonctions de l'aérogare), pour la période 2018-2020, puis se poursuivront par la réalisation d'une jetée d'embarquement et la création de postes avions au contact supplémentaires durant la période 2020-2022. Ce planning anticipatif permettra de répondre à la perte de capacité engendrée par les travaux durant leur réalisation. Ces projets d'extension permettront d'atteindre une capacité d'environ 10 millions de passagers sur l'aérogare mp1.

### b) Extension de l'aérogare mp2

Il ressort des dernières études de capacité de l'aérogare mp2 que le seuil de capacité maximale de ses infrastructures, selon le mode actuel d'opération, sera atteint pour 2,5 à 3 millions de passagers. Les dernières prévisions de trafic réalisées ciblent ce seuil de trafic dès 2020.

Les projets d'extension de l'aérogare mp2 débuteront par l'extension de la zone de livraison des bagages aux arrivées, la création de deux aires avions supplémentaires et l'extension de la jetée d'embarquement dès 2018, puis se poursuivront par l'extension de la zone de tri bagages aux départs dès 2019. Ce planning anticipatif permettra de répondre à la perte de capacité engendrée par les travaux durant leur réalisation. Ces projets d'extension permettront d'augmenter la capacité de l'aérogare mp2 d'environ un tiers, soit, selon le mode d'opération par les compagnies clientes, 0,8 à 1,2 million de passagers supplémentaires.

## 2.4. Prévisions d'investissements 2015-2019 et financement

### a) Prévisions d'investissements 2015-2019

- *Le programme d'investissements*

Le programme d'investissements représente un montant global estimé à près de 240 M€ sur la période 2014-2019 dont 192 M€ sur les années 2014-2018. Le montant présenté lors de la Commission Consultative Economique du 6 novembre 2014 était de 188 M€ sur la même période.

# COMMISSION CONSULTATIVE ECONOMIQUE

REUNION DU 7 JUILLET 2016

## DOSSIER DE SÉANCE

**Aéroport Marseille Provence.**

Société Anonyme à Directoire et Conseil de surveillance

au capital de 148 000 €

Siège social : BP 7 Aéroport - 13727 Marignane

RCS Aix-en-Provence 790 043 954

### 2.3. Descriptif des principales opérations et adéquation capacitive des infrastructures avec le trafic prévu

L'Aéroport Marseille Provence accueillera 11 millions de passagers par an d'ici 2025. L'enjeu est d'adapter et de moderniser les aérogares et d'optimiser les grandes fonctions dans le circuit de traitement des passagers.

Trois projets majeurs seront réalisés :

- un **cœur d'aérogare** reliant les halls 1 et 3 actuels optimisera les opérations et renouvellera l'expérience passagers avec une qualité de service encore plus grande :
  - o Les fonctions aéronautiques (enregistrement, opérations liées à la sûreté, contrôles transfrontières), actuellement réparties sur plusieurs halls, seront centralisées permettant ainsi d'optimiser les coûts tout en produisant une plus grande fluidité ;
  - o La surface créée est estimée à 15 000 m<sup>2</sup>;
  - o L'objectif, pour la livraison de cette première phase du programme d'extension de l'aérogare mp1, est l'année 2021.
  
- une **jetée d'embarquement** accueillera des postes avions supplémentaires, notamment localisés au contact des avions, et une zone de traitement des bagages en soute optimisée :
  - o La création de postes de stationnement avions supplémentaires au contact permettra de maintenir un niveau de service équivalent à celui offert aujourd'hui d'environ 80% de taux de contact ;
  - o La polyvalence des salles d'embarquement et des circuits d'arrivées permettra la plus grande flexibilité dans l'exploitation des avions, en fonction des origines des vols (nationaux, internationaux)
  - o Les surfaces créées permettront également la réalisation en sous-sol d'une zone de traitement des bagages de soute optimisée, intégrant toutes les améliorations techniques et ergonomiques existantes ;
  - o La surface estimée dédiée au projet de nouvelle jetée est d'environ 20 000 m<sup>2</sup> ;
  - o L'objectif, pour la livraison de cette seconde phase du programme d'extension de l'aérogare mp1, est l'année 2025.
  
- une **extension de l'aérogare mp<sup>2</sup>** :
  - o La création de 2 postes avions supplémentaires portera le total des postes avions sur mp<sup>2</sup> à 8 ;
  - o En conséquence une extension de la jetée d'embarquement permettant de créer 2 salles d'embarquement supplémentaires sera réalisée dans la continuité des principes de fonctionnement et de qualité de service aujourd'hui en vigueur ;
  - o Par ailleurs, une réflexion est en cours afin de modifier la configuration des salles d'embarquement actuelles. L'objectif est d'augmenter la capacité en places assises mais également de donner une meilleure visibilité dans la jetée d'embarquement avec la suppression de certaines cloisons existantes ;
  - o Ces extensions (aires avions supplémentaires, extension de la jetée d'embarquement et extension de la zone de livraison bagages) seront mises en œuvre d'ici 2020, en fonction de l'évolution du trafic.

## **Annexe 2**

### **Présentation du Projet auprès des partenaires commerciaux implantés sur l'aéroport**



# JOURNEE ANNUELLE DES ACTIVITES COMMERCIALES 2016



Le Réfectoire – Terrasses du Port Marseille  
Vendredi 24 juin 2016

**amp**   
aéroport marseille rovence

## Extension mp<sup>2</sup> [2018 – 2019]



24 juin 2016 - Présentation Plan stratégique - Cap 2025



## Extensions mp<sup>2</sup> [2018 – 2019]

- Augmentation de la capacité de l'ordre de 1 million de pax  
(capacité actuelle = 3 millions de pax)
- Création de 2 postes avions au contact & services associés
- Adaptation aux nouvelles normes du marché

Coût estimé avant études :

----> **10 M€**

Capacités étendues de

----> **+ 1 200m<sup>2</sup>**

**+ 2 postes avion**  
type A321 ou B737 Max

**+ 2 salles d'embarquement**



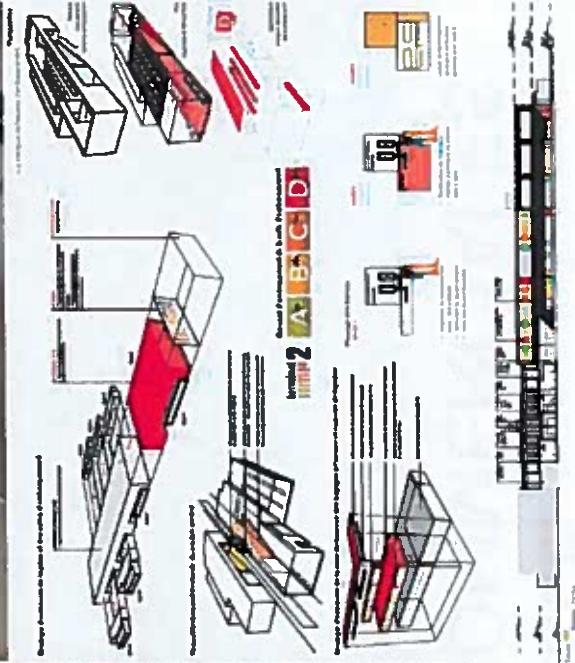
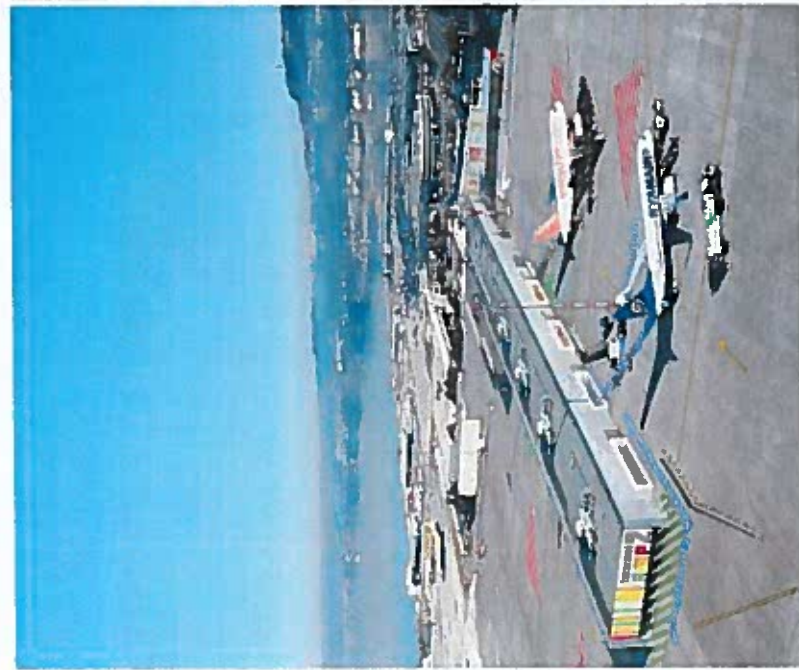
# JOURNÉE ANNUELLE DES ACTIVITÉS COMMERCIALES



23 juin 2017, Le Castellet



# Extension mp<sup>2</sup> [ 10 M€ / 2018 – 2019 ]



Journée Annuelle des Activités Commerciales 2017



## **Annexe 3**

### **Présentation du Projet et actions en matière de développement durable dans le cadre des rapports de gestion et rapports annuels de la Société AMP**





**amp** ✈  
aéroport marseille rovence

2014

rapport de gestion

# 2014

## RAPPORT DE GESTION

RAPPORT DU DIRECTOIRE À  
L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE  
ANNUELLE DU 24 AVRIL 2015



## II. PERSPECTIVES



Vues d'artiste du projet de reconfiguration de la voirie

- L'extension de l'aérogare mp<sup>2</sup> avec la création de 2 postes avions ainsi que l'agrandissement de la zone d'embarquement,
- La mise aux normes d'aires avions destinées au fret,
- La création de postes de stationnement avions : un poste pour les gros porteurs et l'aménagement de la zone de la Sécurité Civile suite à son départ programmé début 2017,
- La création d'un cœur d'aérogare entre les halls 1 et 3 permettant d'optimiser les fonctions d'enregistrement et de sûreté ainsi que l'espace dédié aux commerces et les services à l'arrivée. La zone d'embarquement sera également étendue.

## II. PERSPECTIVES

### DE NOUVELLES ACTIONS EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

En 2015, l'AMP se dotera d'un **logiciel de comptage des énergies** (eau, électricité, gaz...) qui permettra de suivre au jour le jour les consommations par zone géographique et par client, et de disposer d'un système d'alerte sophistiqué (par exemple en cas de fuite...).

L'AMP réalisera un **audit énergétique** avant le 5 décembre 2015, comme l'impose la législation en vigueur pour les entreprises de plus de 250 salariés.

L'AMP a décidé de s'équiper d'un **système de management environnemental** en 2015. L'objectif est de s'engager dans une démarche d'amélioration continue de la performance environnementale associant les collaborateurs à tous les niveaux de l'entreprise. Ce processus s'appuiera sur les initiatives prises dans le cadre de la démarche « Airport Carbon Accreditation » (cf. p.19) et de l'audit énergétique.

Par ailleurs, avec plus de 2 500 collaborateurs et 200 entreprises et entités administratives présentes sur sa plate-forme, l'AMP est conscient de la place importante que l'aéroport occupe sur le bassin de l'emploi.

Afin de renforcer et accroître ses liens avec l'ensemble de la société civile, et notamment les collectivités territoriales et les riverains, l'aéroport a décidé de créer un site, «Aerojobs», vitrine qui réunira toutes les offres d'emplois ouvertes sur la plate-forme aéroportuaire. Ce site présentera également des informations sur les entreprises et les métiers présents.



→ rapport de gestion

# 2015

## RAPPORT DE GESTION

RAPPORT DU DIRECTOIRE À  
L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE  
ANNUELLE DU 29 AVRIL 2016

# I. SITUATION AU COURS DE L'EXERCICE

## 1.8. Développement durable

La prise en compte systématique de la composante développement durable dans tout le processus de décision de l'Entreprise est dorénavant la règle sur l'aéroport.

Notre politique de développement durable est ambitieuse car elle vise tout à la fois à limiter nos impacts environnementaux dans tous les domaines, à associer l'ensemble du personnel à cette démarche, à communiquer en toute transparence auprès des collectivités locales et des riverains et à renforcer nos liens avec la société civile.

### DIMINUER LES NUISANCES SONORES

Avec les services de l'Etat, en liaison avec les compagnies aériennes, l'aéroport a continué à s'investir pour que soient mises en œuvre les procédures de circulation aérienne les moins pénalisantes possibles pour les riverains.

Deux dossiers importants ont fait l'objet de plusieurs réunions dans le cadre de la Commission Consultative de l'Environnement :

- l'amélioration des arrivées face au nord pour limiter les survols des quartiers de l'Estaque, ce qui devrait aboutir au cours de l'année 2016 à la mise en œuvre d'une nouvelle approche satellitaire ;
- la recherche de solutions pour diminuer la gêne sur les communes de Gignac et du Rove dans le cadre des départs sud.

L'AMP continue à assurer la gestion du système d'aide à l'insonorisation des riverains de l'aéroport dans le respect des procédures et des textes en vigueur et en veillant à l'efficacité et au bon fonctionnement du système. En 2015, l'AMP a versé 1,8 M€ dans le cadre de ce dispositif.

### REDUIRE LES CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES

En 2015, l'AMP a vu croître légèrement sa consommation d'électricité par rapport à 2014 (+ 2,2 %) en raison des fortes chaleurs de l'été qui ont entraîné une plus importante utilisation de la climatisation.

Ce phénomène ponctuel ne remet toutefois pas en cause la tendance à la baisse enregistrée depuis longtemps déjà.

Au cours des 10 dernières années, l'aéroport a conservé une consommation d'électricité quasi-stable (37 101 MW/h en 2006 et 37 520 MW/h en 2015) alors que dans le même temps le trafic passagers augmentait de plus de 35 %.

En 2015, l'AMP a déployé un système de comptage et de suivi de consommation des fluides (eau, électricité, gaz). Cet outil sophistiqué, qui représente un investissement de 300 000 €, permet un suivi détaillé des consommations par zone géographique et par client, et de disposer d'un système d'alerte, par exemple en cas de fuite.

L'AMP a également lancé un audit énergétique. Ses résultats sont attendus pour le premier semestre 2016 et ils devraient conduire à de nouvelles pistes pour réduire nos consommations.

A la fin de l'année 2015, l'aéroport a signé un contrat d'approvisionnement en électricité verte auprès d'EDF qui garantira une électricité issue de sources d'énergie renouvelables à hauteur de 20 % dès le 1er janvier 2016.

Trois investissements d'importance réalisés en 2016 et 2017 devraient permettre de réduire, à périmètre constant, la consommation d'électricité de l'aéroport de 3 % par an au cours des trois prochaines années:

- La refonte de l'éclairage du hall mp1 avec une généralisation de lampes à basse consommation.
- La poursuite de la rénovation des installations de climatisation.
- Le remplacement de 20 ascenseurs plus performants énergétiquement.

## MAITRISER LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

### Poursuivre le programme Airport Carbon Accreditation

Ce programme a pour but d'évaluer et de reconnaître les efforts entrepris par les aéroports pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.

Le niveau 1, « Mapping » (cartographie et calcul des émissions annuelles) a été atteint en 2014 et confirmé en 2015. Entre 2014 et 2015, l'AMP a réduit ses émissions carbone de près de 17%.

Son objectif est d'obtenir le niveau 2 (réduction du niveau des émissions carbone) en 2016.



### Développer les transports en commun

La limitation du recours à la voiture individuelle est une autre priorité pour l'aéroport.

L'AMP pilote une étude de faisabilité qui réunit tous les acteurs territoriaux et dont le but est d'améliorer la desserte du bassin aéroportuaire par la création d'une liaison directe routière de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) susceptible de desservir la gare Vitrolles AMP (VAMP), le site d'Airbus Helicopters et la future gare routière de l'AMP. Les conclusions de cette étude devraient être connues à la fin de l'année 2016.

En 2015, un groupe de travail a été créé pour relancer le Plan de Déplacement Entreprise et réfléchir à la création d'un PDIE (Plan de Déplacement Inter-Entreprises) pour 2018.



2015 marque un nouveau record pour les transports collectifs avec plus de 1,2 million de passagers (+2,1%), soit 3 380 passagers par jour en moyenne.

## PRÉSERVER LES RESSOURCES EN EAU

Au cours des 10 dernières années, les efforts de gestion ont permis de faire diminuer la consommation d'eau de 37 % alors que dans le même temps, le trafic passagers augmentait de plus de 35 %. Pour les trois années à venir, l'AMP vise une nouvelle baisse de 3 % par an.

Préserver les ressources en eau passe aussi par l'optimisation des moyens de traitement des eaux pluviales afin de contribuer au bon fonctionnement des écosystèmes de l'Étang de Berre.

Le programme d'investissement global, d'un montant de 6 M€, consiste en la création d'ouvrages de traitement (essentiellement séparateurs d'hydrocarbures). Les deux premières phases se sont déroulées entre 2013 et 2015 avec la mise en service de 7 nouvelles stations de traitement.

La troisième et dernière phase va se dérouler sur les années 2016 et 2017.

# I. SITUATION AU COURS DE L'EXERCICE

## DIMINUER NOS DÉCHETS ET LES VALORISER

Responsable de l'élimination et de la valorisation des déchets produits sur la plateforme, l'aéroport a poursuivi ses efforts pour développer la collecte sélective et optimiser la valorisation.

Le taux de valorisation est passé de 15 % en 2009 à 28 % en 2015.

De nouvelles filières de valorisation (verre et bio déchets) ont été mises en place en liaison avec la société de restauration.

L'objectif est de gagner 1 % tous les ans au cours des 3 prochaines années.

## PROTÉGER LA NATURE ET LES MILIEUX NATURELS

L'aéroport a réalisé en 2014 un premier pré-diagnostic de l'état de la richesse en espèces végétales et animales vivant sur son territoire, ce qui a permis de cartographier les zones sensibles du point de vue de la faune et de la flore.

Pour chaque nouvel investissement pouvant présenter une incidence environnementale, un diagnostic plus précis est réalisé sur la zone de travaux projetée.

Cela a été le cas en 2015 avec deux études d'impact menées dans le cadre du projet de création de nouvelles aires avions près du terminal mp<sup>2</sup> et de refonte de chaussées à proximité de l'aviation générale.

## MANAGER L'ENVIRONNEMENT AVEC L'ENSEMBLE DU PERSONNEL

L'Aéroport Marseille Provence a décidé de se doter d'un Système de Management Environnemental.

L'objectif est de mettre en place un système d'amélioration continue de la performance environnementale qui va associer les collaborateurs à tous les niveaux de l'Entreprise.

Au cours de l'année 2015, l'AMP a réalisé un audit de conformité à la réglementation environnementale applicable aux installations et activités que nous gérons.

2016 sera consacrée à la fin de la mise en œuvre du plan de conformité et à l'établissement, lorsque nécessaire, de procédures indispensables pour s'assurer d'une grande maîtrise des risques environnementaux dont l'entreprise est directement responsable.

## PROMOUVOIR L'EMPLOI SUR L'AÉROPORT

Sur le volet de l'emploi, l'AMP a lancé en octobre 2015 le site AéroJobs.fr afin de favoriser l'accès aux métiers aéroportuaires.

Au 31 décembre, après seulement douze semaines d'activité, le site avait publié 66 offres d'emploi et reçu 22 300 visiteurs et plus de 1 300 candidatures.

En 2016, l'aéroport déploiera plus largement ce service auprès des entreprises de la plateforme et développera des partenariats avec les acteurs de l'emploi des communes riveraines et les écoles préparant aux différents métiers présents sur l'aéroport.



### II.3. Les projets

#### LES PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS

##### Projets capacitifs majeurs

Les investissements planifiés pour les cinq prochaines années concernent des projets capacitifs majeurs ainsi qu'un programme de mise en conformité des infrastructures détaillés ci-après :

- l'extension de l'aérogare mp1 avec la création d'un cœur d'aérogare entre les halls 1 et 3 qui permettra d'optimiser les fonctions d'enregistrement et de sûreté ainsi que l'espace dédié aux commerces et aux services à l'arrivée. La zone d'embarquement sera également étendue.
- l'extension de l'aérogare mp2 avec la création de 2 postes avions ainsi que l'agrandissement de la zone d'embarquement;
- la création de postes de stationnement avions : un poste pour les gros porteurs et l'aménagement de la zone de la Sécurité Civile après son départ programmé début 2017.

Perspective aérogare avant travaux



Perspective cœur d'aérogare - projet 2019-2021







VOS PLUS BEAUX VOYAGES COMMENCENT ICI



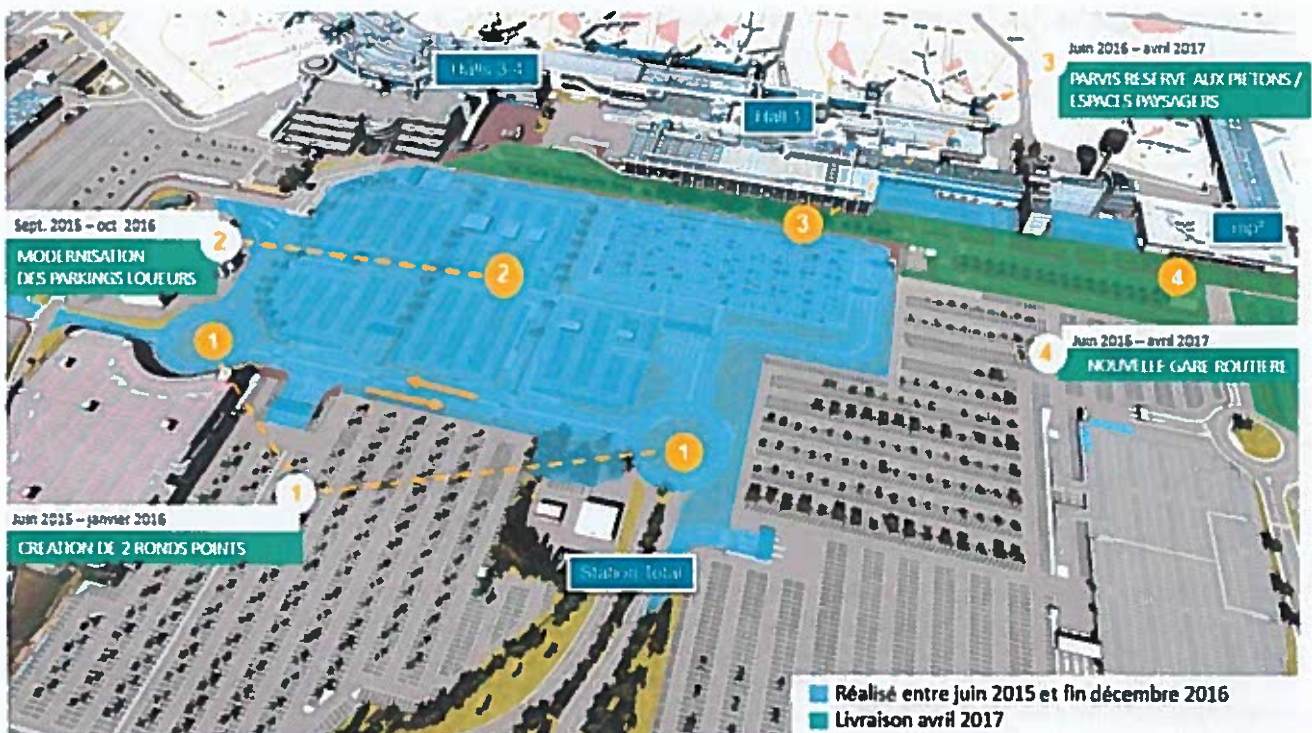
# 2016

## RAPPORT DE GESTION

Projet  
aéroports  
provinces

# aéroport marseille provence

## TRAVAUX DE MODERNISATION DES ACCÈS ET PARKING



### Vers un aéroport lisible, facile d'accès et ancré dans son territoire

#### Améliorer les voiries d'accès à l'aéroport

A fin décembre, les clients de l'aéroport pouvaient d'ores et déjà bénéficier de nouveaux accès aux aérogares et parcs de stationnement via notamment la mise en place de 2 nouveaux ronds-points, ainsi que d'un espace piétonnier en front d'aérogares.

Engagés en juin 2015, les travaux de voirie côté ville permettent un accès simplifié et plus direct aux différents parcs de stationnement.

Pour maîtriser les flux de dépose, de nouveaux espaces dédiés à la dépose/prise en charge « express » ont été mis en place, au plus près des installations, avec une tarification adaptée pour permettre une forte rotation des places. Les parcs de dépose à 40 minutes gratuites ont été maintenus, amenant une qualité de service clients exceptionnelle dans le monde aéroportuaire.

Suivront en 2017 la végétalisation de ces nouveaux espaces avec des essences méditerranéennes et la finalisation du parvis piétonnier devant les aérogares qui offrira un cheminement extérieur agréable et humanisé des halls 3-4 jusqu'à l'aérogare mp<sup>2</sup>, en passant par la nouvelle gare routière qui sera également inaugurée au deuxième trimestre 2017.

## Réduire les émissions de gaz à effet de serre

### Aéroport Marseille Provence récompensé par le niveau 2 de la certification Airport Carbon Accreditation

AMP s'est engagée dans le programme international *Airport Carbon Accreditation* avec pour objectif de limiter et réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

Cette démarche volontaire initiée par les aéroports européens vise à créer des outils de mesure des émissions carbone afin d'engager leur réduction (le chauffage, la climatisation, les véhicules...).

AMP s'est fixé des objectifs précis de réduction. Les progrès de l'aéroport sont régulièrement vérifiés par des auditeurs indépendants.

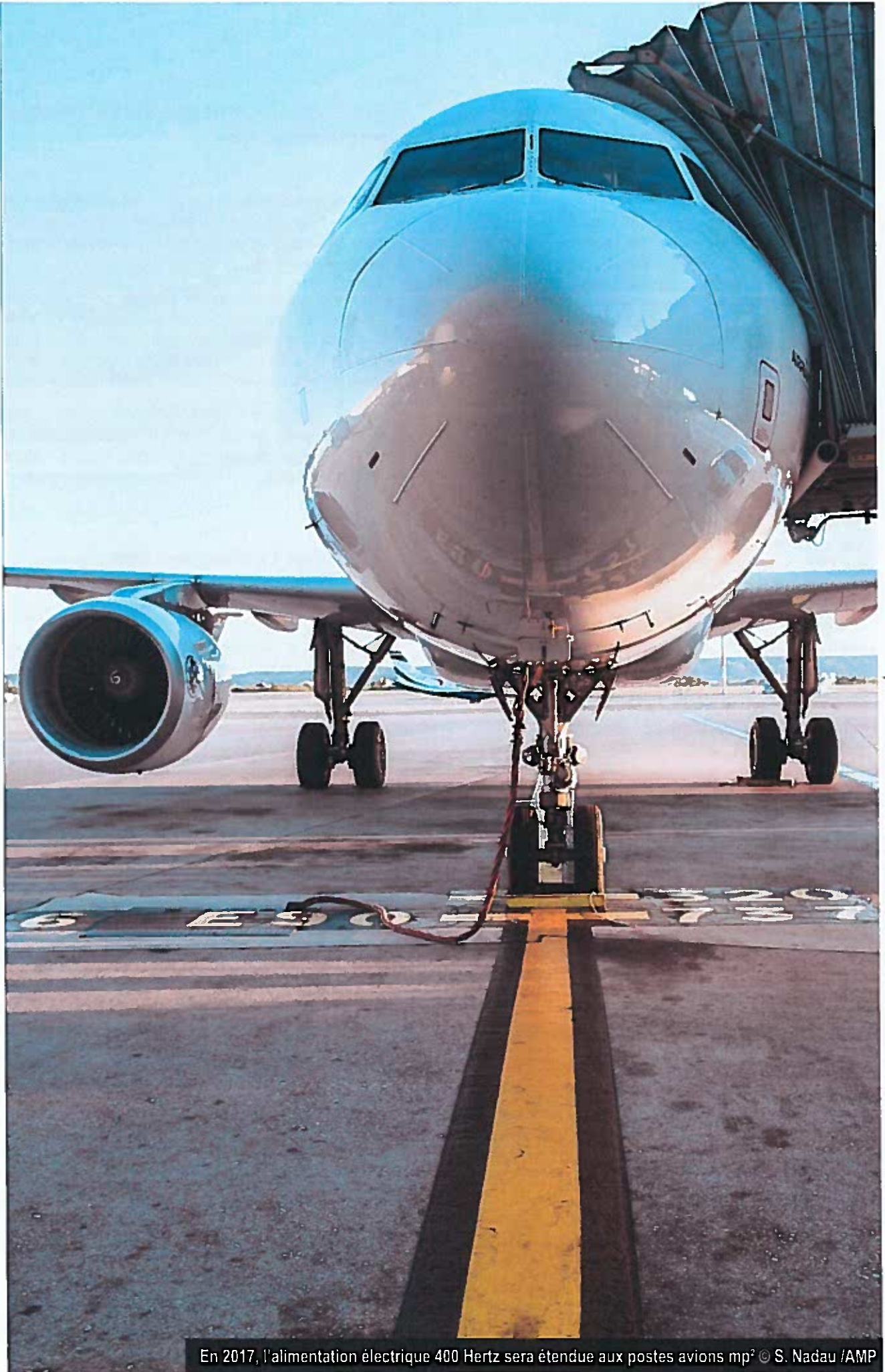
Le niveau 1, « *Mapping* » (cartographie et calcul des émissions annuelles) a été atteint en 2014, confirmé en 2015 et le niveau 2 « *Reduction* » (réduction du niveau des émissions carbone) en décembre 2016.

Cette nouvelle étape correspond à la mise en œuvre d'une véritable **stratégie de réduction des émissions**. Dès le début d'un projet ou d'un investissement, l'impact des activités en matière d'émissions est pris en compte. Les choix en matière de solutions techniques, d'organisation et de pratiques intègrent cette dimension. A titre d'exemple, le projet de rénovation des éclairages des aérogares a été étudié en coût global, en prenant en considération les consommations en phase utilisation. Une gestion fine des équipements est prévue pour piloter l'allumage et l'extinction des éclairages en fonction du niveau d'éclairage et de l'occupation des espaces. Enfin, un **suivi en continu des consommations** sera également mis en place pour évaluer l'efficacité énergétique et optimiser le fonctionnement.



Entre 2014 et 2016, les différents efforts entrepris par AMP ont permis de réduire les émissions de gaz à effet de serre de près de 17%.

Dès 2017, AMP va initier le niveau 3 de la démarche ACA. Pour cela, le bilan des émissions sera étendu à l'ensemble des activités et acteurs de la plate-forme. Il s'agira également d'inciter les parties prenantes à agir pour réduire leurs propres émissions. Dans ce contexte, AMP s'attachera notamment à étendre l'alimentation électrique 400Hz sur les postes avions de mp<sup>2</sup>, à développer et à promouvoir les transports en commun.



En 2017, l'alimentation électrique 400 Hertz sera étendue aux postes avions mp<sup>2</sup> © S. Nadau /AMP

## Un plan d'actions pour respecter l'article 45 de la loi de transition énergétique

L'article 45 de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTE), donne obligation aux exploitants des aéroports relevant de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporтуaires (ACNUSA), d'établir un programme d'actions de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et de polluants atmosphériques afin d'améliorer la qualité de l'air en local. Les objectifs de baisse de l'intensité en GES et polluants (émissions rapportées aux unités de trafic) sont fixés à **10% et 20% pour les années 2020 et 2025**, par rapport à l'année **2010**, prise comme année de référence.

Ce dispositif légal vient compléter la démarche *Airport Carbon Accreditation (ACA)*, dans laquelle s'est engagé volontairement l'aéroport Marseille Provence depuis 2014. Les inventaires demandés concernent un **périmètre élargi** (aéronefs au roulage, alimentations énergétiques auxiliaires pour les aéronefs en stationnement et assistance en escale). Là où l'ACA impose seulement une diminution d'année en année, via l'article 45, le gestionnaire doit élaborer des **prospectives à 2020 et 2025** et démontrer qu'il atteint des objectifs chiffrés précis. Cet exercice est d'autant plus difficile qu'il nécessite d'**estimer le gain environnemental** d'actions qui ne sont pas de son ressort direct.

Comme exigé par la loi, AMP a rendu son rapport à l'ADEME en décembre 2016. Les actions prévues pour limiter les émissions des avions, des véhicules côté piste et des activités du gestionnaire permettent dès aujourd'hui d'atteindre les objectifs fixés par l'article 45. Les actions identifiées sont portées par le gestionnaire mais aussi par les professionnels de la plate-forme : compagnies aériennes et assistants en escale principalement.

Les estimations d'émissions à l'horizon 2020 et 2025 prévoient même des réductions au-delà des objectifs fixés. Ces résultats reposent sur de nombreuses hypothèses qu'il conviendra de vérifier année après année.

## Produire une énergie renouvelable photovoltaïque

AMP a candidaté à l'appel d'offres lancé par l'Etat à l'été 2016 afin d'obtenir une subvention pour l'installation de panneaux photovoltaïques sur la plate-forme.

Il s'agit du premier appel d'offres de production d'électricité en « autoconsommation ». Ce dispositif permettrait un gain environnemental optimal, 100% de l'électricité produite étant consommée par AMP (circuit court).

Deux espaces d'implantation ont été proposés pour les panneaux photovoltaïques : le dernier étage du parking P7 ainsi que la toiture de la gare fret 2.

## Favoriser l'utilisation des transports en commun

L'aéroport a également multiplié les actions conjointes avec les acteurs régionaux afin d'intensifier et d'étendre la desserte en transports en commun. Avec 77 villes desservies en direct dans 12 départements, l'aéroport Marseille Provence est le **premier aéroport de région en nombre de destinations desservies par des lignes directes de transport en commun**.

Sur l'année, plus de 1 360 000 passagers ont ainsi emprunté les transports collectifs à l'arrivée ou au départ de l'aéroport Marseille Provence (3 700 passagers par jour en moyenne), en croissance de 9,6%. Un nouveau record de fréquentation !

Le train, via la desserte de la **Gare SNCF Vitrolles Aéroport Marseille Provence (VAMP)** constitue la plus forte croissance (+12%) et dépasse les 180 000 passagers par an. Près de 65 trains desservent quotidiennement cette gare.

Les navettes routières **CarTreize** et **LER** observent une croissance de 9,5% à 1,18 million de passagers avec 197 départs par jour. A noter que, dès sa première année d'activité, la ligne LER17 AMP-Carpentras qui dessert Cavailon, L'Isle-sur-la-Sorgue et Pernes les Fontaines, a enregistré 3 700 passagers. Il s'agit d'un démarrage prometteur.

En 2016, l'utilisation des transports en communs depuis ou vers l'aéroport a été plébiscitée par 16% des passagers (+ 1 point par rapport à 2015). Cette part a doublé en l'espace de 9 ans.



# + d' un passager sur 7

choisit les transports en commun  
comme moyen d'accès à l'aéroport



Gare SNCF Vitrolles-Aéroport Marseille Provence / 180 000 passagers (+12%) – 65 trains par jour



Navettes Carreize et LER/ 1,18 million de PAX (+9,5%) – 197 départs par jour

# THEOREME DE LA DUALITE





**amp** ✈  
aéroport marseille provence

2  
015



**rapport annuel**

# 2015

## Développement durable

# 2015

## DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'ambition de l'Aéroport Marseille Provence est d'inscrire son développement dans une démarche responsable qui vise tout à la fois à réduire son impact sur l'environnement et à renforcer ses liens avec les habitants des communes riveraines.



### Un aéroport à l'écoute des riverains pour limiter les nuisances sonores

AMP, aux côtés des services de l'Etat et des compagnies aériennes, veille à ce que soient mises en place les procédures de circulation aérienne les plus efficaces possibles pour les riverains.

Afin de limiter les survols des quartiers de l'Estaque, ceci est passé en 2015 par un

travail visant à améliorer les arrivées face au nord, ce qui aboutira au cours de l'année 2016 à la mise en œuvre d'une nouvelle approche satellitaire. Des solutions sont également à l'étude pour diminuer la gêne sur les communes de Gignac et du Rove dans le cadre des départs sud.

AMP continue par ailleurs à assurer la gestion du système d'aide à l'insonorisation des riverains de l'aéroport. En 2015, AMP a versé 1,7M€ dans le cadre de ce dispositif.



### Des consommations énergétiques maîtrisées

Au cours des 10 dernières années, l'aéroport a conservé une consommation d'électricité quasi-stable tandis que, dans le même temps, le trafic passagers augmentait de plus de 35%.

En 2015, AMP a déployé un système de comptage et de suivi de consommation des fluides (eau, électricité, gaz). Cet outil sophistiqué permet un suivi

détaillé des consommations par zone géographique et par client, et de disposer d'un système d'alerte, par exemple en cas de fuite.

AMP a également lancé en 2015 un audit énergétique qui permettra d'identifier de nouvelles pistes pour réduire ses consommations. Les résultats de cet audit sont attendus pour le premier semestre 2016.

A la fin de l'année 2015, l'aéroport a signé un contrat d'approvisionnement en électricité verte auprès d'EDF qui garantit une électricité issue de sources d'énergie renouvelables à hauteur de 20% depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016.



## Le programme aéroport carbon accredited pour un aéroport plus vert

L'Aéroport Marseille Provence a atteint en 2014 et confirmé en 2015. Entre 2014 et 2015, AMP a réduit ses émissions carbone de près de 17%.

Son objectif est de renforcer cette démarche et d'obtenir le niveau 2 (réduction du niveau des émissions carbone) d'ici la fin de l'année 2016.



## Un taux de valorisation des déchets en constante progression

Responsable de l'élimination et de la valorisation des déchets produits sur la plateforme, l'aéroport a poursuivi ses efforts pour développer la collecte sélective et optimiser la valorisation.

Le taux de valorisation est passé de 15% en 2009 à 28% en 2015. De nouvelles filières de valorisation (verre et bio déchets) ont été mises en place en liaison avec la société de restauration.

## Une fréquentation record des transports en commun

La limitation du recours à la voiture individuelle est une autre priorité pour l'aéroport.

En 2015, les transports collectifs desservant AMP ont connu un nouveau record de fréquentation avec plus de 1,2 million de passagers (+2,1%) accueillis, soit 3 380 passagers par jour en moyenne.

Afin d'encourager cette tendance, AMP a réuni tous les acteurs territoriaux afin d'améliorer la desserte du bassin aéroportuaire en étudiant notamment la possibilité de créer une liaison directe routière de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) entre la gare SNCF de Vitrolles AMP (VAMP), le site d'Airbus Helicopters et la future gare routière d'AMP. Les conclusions de cette étude devraient être connues à la fin de l'année 2016.

## Une consommation d'eau en baisse

Les efforts de gestion ont permis de diminuer la consommation d'eau de 37% par rapport à 2005 alors que l'aéroport accueille 2,4 millions de passagers de plus qu'il y a 10 ans.

Préserver les ressources en eau passe notamment par l'optimisation des moyens de traitement des eaux pluviales afin de contribuer au bon fonctionnement des écosystèmes de l'Étang de Berre. Le programme d'investissement global, d'un montant de près de 6 M€, consiste en la création d'ouvrages de traitement (essentiellement séparateurs d'hydrocarbures). Les deux premières phases se sont

déroulées entre 2013 et 2015 avec la mise en service de 7 nouvelles stations de traitement.

La troisième et dernière phase va se dérouler sur les années 2016 et 2017.

## Un milieu naturel exceptionnel à protéger

L'aéroport Marseille Provence se situe aux abords du site naturel des salins du Lion qui abrite de nombreuses espèces végétales et animales. Afin de cartographier les zones sensibles et mieux contribuer ainsi à la préservation du site, AMP avait réalisé en 2014 un premier diagnostic de l'état des espèces vivant sur son territoire. Pour chaque nouvel investissement



## Une gestion de l'environnement impliquant l'ensemble du personnel

L'Aéroport Marseille Provence a décidé de se doter d'un Système de Management Environnemental avec pour objectif d'associer les collaborateurs à tous les niveaux de l'entreprise à l'amélioration continue de la performance environnementale.

Au cours de l'année 2015, AMP a réalisé un audit de conformité à la réglementation environnementale applicable à ses installations et activités.

2016 sera consacrée à la fin de la mise en œuvre du plan de

conformité et à l'établissement, lorsque nécessaire, de procédures indispensables pour s'assurer d'une grande maîtrise des risques environnementaux dont l'entreprise est directement responsable.

# Cap 2025

plan stratégique  
2015-2025

*Date de publication : 10 février 2016*

*Document adopté en Conseil de Surveillance le 05 février 2016.*

## Axe 2

### Réussir la mutation des infrastructures

#### ENJEUX

L'Aéroport Marseille Provence accueillera 11 millions de passagers par an d'ici 2025.

L'enjeu sera d'adapter et moderniser les aérogares (notamment mp1) et d'optimiser les grandes fonctions dans le circuit de traitement des passagers en s'appuyant notamment sur les nouvelles technologies et tout en respectant les règles de Haute Qualité Environnementale et de basse consommation.

Nos installations seront en phase, en matière de capacité, avec les prévisions de trafic sur la période considérée. Les investissements et programmation des chantiers seront réalisés avec le plus grand soin afin de ne pas compromettre nos ressources financières par une anticipation trop grande, mais également de ne pas générer de retard dans le traitement de nos opérations.

La programmation de ces investissements privilégiera une **grande lisibilité des espaces pour nos clients** : l'aéroport, tout en grandissant, devra rester un aéroport facile, de taille humaine.

La flexibilité des installations sera également une composante importante dans la mise en œuvre des investissements. En effet, les stratégies et besoins de nos clients compagnies aériennes peuvent changer en 6 mois, tandis que les installations qui sortiront de terre seront, elles, destinées à plusieurs années d'opérations. Il faudra donc intégrer, dès leur conception, la possibilité de les changer, de les faire évoluer, voire de les étendre.

Le principe de polyvalence des aérogares qui a prévalu depuis le début des années 1990 sera perpétué.

---

*L'aéroport, tout en grandissant, devra rester un aéroport facile, de taille humaine, flexible et polyvalent.*

---

Afin de garantir le succès et la pérennité de ces nouvelles infrastructures, la programmation des travaux implique les collaborateurs de l'Aéroport Marseille Provence, à tous les niveaux et dans tous les services, ainsi que nos clients professionnels, compagnies aériennes, services de l'état et opérateurs.

#### Adapter les infrastructures aéronautiques

**P**OUR ABSORBER LES NOUVEAUX FLUX AVION TROIS PROJETS MAJEURS SERONT REALISES :

- un **cœur d'aérogare** reliant les halls 1 et 3 actuels qui optimisera les opérations et renouvellera l'expérience passagers,
- une **jetée d'embarquement** qui accueillera des postes avions supplémentaires, notamment localisés au contact des avions, et une zone de traitement des bagages en soute optimisée, équipée des dernières technologies,
- une **extension de la salle d'embarquement et livraisons bagages de mp<sup>2</sup>**.

## Extension de l'aérogare mp<sup>2</sup> [2018-2019]

L'aérogare mp<sup>2</sup> a été mise en service en 2006, pour une capacité d'environ 3 millions de passagers.

Lors de l'année 2014, le record historique de 2 millions de passagers dans cette aérogare a été battu, donnant raison au pari risqué, mais néanmoins réussi, réalisé par l'Aéroport Marseille Provence. De plus, de nombreux aéroports régionaux concurrents se sont également engagés dans la création d'une aérogare dédiée aux compagnies low-cost.

**L'objectif de cette extension est d'augmenter la capacité de l'aérogare d'environ 1 200m<sup>2</sup>, en prenant en compte les changements survenus en matière de stratégie des opérateurs bas-tarif depuis 2006.**

En effet, depuis quelques années, les compagnies classiques ont tendance à chasser sur les terres des compagnies low-cost, en particulier en matière d'optimisation des coûts, et les compagnies low-cost souhaitent maintenant attirer de plus en plus une clientèle affaires. Ainsi, ce projet est l'occasion également de revoir le processus d'exploitation de l'aérogare mp<sup>2</sup>, afin de prendre en considération ces changements majeurs du marché aéroportuaire.

Le projet prévoit la **création de 2 postes avions supplémentaires** (pour permettre l'accueil d'avions moyen porteur type A320 ou B737) et en conséquence une extension de la jetée d'embarquement permettant de créer **2 salles d'embarquement supplémentaires**. Ceci portera le total des postes avions et des salles d'embarquement sur mp<sup>2</sup> à 8.

La construction des 2 postes avions moyen porteur supplémentaires devra comprendre leur éclairage, le marquage diurne, les équipements 400 hertz, le panneautage ainsi que le traitement réglementaire des eaux pluviales. La construction des nouvelles

aires béton se fera dans le prolongement des aires existantes.

Les postes de stationnement actuels ont été étudiés pour permettre des arrivées et des départs des aéronefs en autonome ; des réflexions sur des positionnements d'aéronefs en « nose-in » perpendiculairement au bâtiment actuel sont en cours pour répondre aux nouvelles exigences opérationnelles de certaines compagnies.

Cette opération se traduira par une extension du bâtiment existant sur 2 niveaux ainsi que par l'aménagement intérieur des espaces relatifs à l'embarquement et au débarquement des passagers (second œuvre, confort climatique, éclairage, accès, mobilier, etc.).

Cette extension sera réalisée dans la continuité des principes de fonctionnement et de qualité de service aujourd'hui en vigueur.

Par ailleurs, une réflexion est en cours afin de **modifier la configuration des salles d'embarquement** actuelles. L'objectif est d'augmenter la capacité en matière de places assises mais également de donner une meilleure visibilité dans la jetée d'embarquement avec la suppression de certaines cloisons existantes.

Le projet porte également sur l'**extension de la zone livraison arrivées bagages** afin de porter sa superficie à 1 200 m<sup>2</sup>, ainsi que sur la mise en œuvre de tapis de manutention bagages d'une longueur totale de 120 mètres linéaires.

La réalisation de ces extensions (aires avions supplémentaires, extension de la jetée d'embarquement et extension de la zone de livraison bagages) sera mise en œuvre d'ici 2020, en fonction de l'évolution du trafic.

**Le coût estimé de ce projet s'élève à 10 millions d'euros.**





## Livraison d'un nouveau pôle pour les transports en commun [2016-2017]

**A**fin de répondre à la croissance des transports en commun, l'Aéroport Marseille Provence créera un nouveau pôle multimodal.

La programmation de cette gare routière sera réalisée en associant les Autorités Organisatrices et Transporteurs, et aura vocation à être une référence en matière d'efficacité et de satisfaction, tant pour les passagers que pour les opérateurs.

Cette nouvelle gare routière sera créée au barycentre de sa clientèle (entre mp<sup>2</sup> et le hall 1) et verra sa **capacité portée de 7 à 12 quais (évolutive à 14 quais)**.

Elle disposera également d'un guichet unique adapté aux évolutions des modes de consommation et sera entièrement couverte pour le confort des clients. Son architecture, sa lisibilité, l'intégration dynamique de l'information voyageurs « terre/fer/air », amèneront une haute qualité de service et un marquage fort de l'engagement de l'aéroport vis-à-vis des transports en commun.

Ce nouveau pôle bus sera réalisé sur la période 2016-2017.



## Mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre [2018-2019]

**L**a mutualisation des moyens entre les navettes routières organisées par Airbus Helicopters et celles de l'aéroport (Airport Train) pour rejoindre la gare de Vitrolles-AMP sera effective à travers la mise en place d'un **Transport en Commun en Site Propre (TCSP)**.

Ce TCSP sera constitué par 2 navettes assurant des rotations en continu entre le pôle multimodal de l'aéroport, Airbus et la gare.

Ce service, organisé par les collectivités territoriales, constituera le chaînon manquant du site aéroportuaire élargi incluant le pôle industriel d'Airbus Helicopters. Une communication dédiée permettra d'améliorer la notoriété des accès ferroviaires à l'aéroport tant auprès des passagers qu'auprès des salariés du site aéroportuaire.

## Création d'un tunnel - rond-point des lavandes [2018 – 2020]

L'accessibilité de l'aéroport sera reconfigurée en symbiose avec le projet d'urbanisme « Vitrolles Cap Horizon », déclinaison du projet Henri Fabre en matière de transports. L'enjeu est de fluidifier le trafic d'entrée et de sortie de l'aéroport, en réduisant les risques d'accident.

La reconfiguration des accès/sortie sera compatible avec une desserte en site propre d'un transport à haut niveau de service reliant l'aéroport à la Gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence (VAMP).

---

*L'objectif de cet ouvrage d'art, intégré dans le schéma de voirie, sera de séparer les flux de véhicules particuliers se dirigeant vers les aérogares de celui des véhicules utilitaires et de transport en commun.*

---

## Création du boulevard de contournement de Marignane

L'enjeu de ce projet sera de desservir directement la zone ouest de l'aéroport en vue de faciliter, à terme, son développement foncier et immobilier.

Ce projet qui devrait voir le jour à l'horizon 2017 sera financé par le conseil départemental des Bouches-du-Rhône.

## Allongement des quais en gare de Vitrolles AMP et nouvelles dessertes ferroviaires par trains Intercités [2020]

Inscrit au prochain Contrat Plan Etat-Région, l'allongement des quais en gare est prévu pour être livré à l'horizon 2020. L'infrastructure sera ainsi calibrée pour accueillir des trains longs de type Intercités (ex-Corail).

Ces circulations existent déjà et pourront ainsi s'arrêter en gare de Vitrolles-AMP à l'horizon 2020. Elles contribueront de manière décisive à l'élargissement de la zone de chalandise de l'aéroport.

### **Vers Arles, Nîmes, Montpellier, Sète, Béziers et Narbonne.**

Ceci viendra compléter l'offre ferroviaire existante vers un secteur particulièrement prisé par la clientèle Airport Train. Toutes offres ferroviaires confondues, Montpellier sera ainsi desservie à raison de 11 à 12 trains quotidiens par sens.

### **Vers Carcassonne, Toulouse, Montauban, Agen, Marmande et Bordeaux.**

Cela permettra à l'aéroport d'étendre son influence à tout le Languedoc Roussillon et d'atteindre les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine.

### **Vers Toulon, Les Arcs Draguignan, Saint Raphaël Valescure, Cannes, Antibes et Nice.**

Parmi les 6 circulations Intercités, 2 proposeront des trajets jusqu'à Nice. Cela nous permettra de disposer de liaisons ferroviaires directes vers toutes les grandes agglomérations de la région PACA.

## Développement de nouvelles dessertes par cars longue distance

Les dispositions prévues par la loi Macron prévoient une libéralisation du transport de voyageurs par cars pour tout trajet supérieur à 100 kilomètres. Concrètement, cela permettra à des opérateurs routiers privés, du type Transdev, de lancer des trajets domestiques moyenne/longue distance quel que soit le scénario de desserte avec pour seule contrainte de ne commercialiser que des trajets d'une distance supérieure à 100 kilomètres.

Ces navettes auront pour vocation à concurrencer le monopole de la SNCF, sur les liaisons transversales notamment, et à stimuler le report modal de la voiture vers les transports en commun. Elles seront proposées à des tarifs « low-cost ».

La localisation idéale de l'Aéroport Marseille Provence aux confluences des autoroutes irriguant Marseille devrait naturellement alimenter la desserte de nos infrastructures. On peut ainsi raisonnablement imaginer que de nouveaux services de navettes se mettront en place sur des secteurs aujourd'hui mal couverts par le train.

/ Carte 4 : Desserte 2025 en transports en commun



**Desserte ferroviaire actuelle // développements 2025**

**Desserte autocars actuelle // développements 2025**

## **Annexe 4**

### **Présentation du Projet et actions en matière de développement durable dans le cadre des conférences de presse de la Société AMP**



# Dossier de Presse

## Aéroport Marseille Provence

04 mai 2017

## Extension salles d'embarquement et livraison bagages mp<sup>2</sup>

**[2019]**

L'aérogare mp<sup>2</sup> a été mise en service en 2006, pour une capacité d'environ 3 millions de passagers.

En 2014 et 2015, le record historique de 2 millions de passagers dans cette aérogare a été battu, donnant raison au pari risqué, mais néanmoins réussi, réalisé par l'Aéroport Marseille Provence.

De nombreux aéroports régionaux se sont d'ailleurs également engagés dans la création d'une aérogare dédiée aux compagnies low-cost.

L'objectif de cette extension est d'augmenter la capacité de l'aérogare d'environ 1 200m<sup>2</sup>, en prenant en compte les changements survenus

en matière de stratégie des opérateurs bas-tarif depuis 2006.

En effet, depuis quelques années, les compagnies classiques tendent à se rapprocher des modèles des compagnies low-cost en matière d'optimisation des coûts tandis que les compagnies low-cost souhaitent maintenant attirer de plus en plus une clientèle affaire.

Dans le prolongement de l'aérogare existante, **2 postes avions supplémentaires** seront créés ainsi que deux salles d'embarquement et une **nouvelle zone de livraison bagages**.

Le coût estimé de ce projet s'élève à 10 millions d'euros.



/ Perspectives extension de l'aérogare mp<sup>2</sup> à 8 postes avion ©AMP / Pixim dec. 2015



## L'environnement à cœur

L'ambition de l'Aéroport Marseille Provence est d'inscrire son développement dans une démarche responsable qui vise tout à la fois à réduire son impact sur l'environnement et à renforcer ses liens avec les habitants des communes riveraines.

### Un aéroport à l'écoute des riverains pour limiter les nuisances sonores

AMP, aux côtés des services de l'Etat et des compagnies aériennes, veille à ce que soient mises en place les procédures de circulation aérienne les plus efficaces possibles pour les riverains.

Afin de limiter les survols des quartiers de l'Estaque, la Direction Générale de l'Aviation Civile et AMP ont engagé un travail visant à améliorer les arrivées face au nord, ce qui a abouti au cours de l'année 2016 à la mise en œuvre d'une nouvelle approche satellitaire (GNSS).

AMP continue par ailleurs à assurer la gestion du système d'aide à l'insonorisation des riverains de l'aéroport. En 2016, AMP a versé 1,3 M€ dans le cadre de ce dispositif pour insonoriser 121 logements.

### Des consommations énergétiques maîtrisées

Au cours des 10 dernières années, l'aéroport a conservé une consommation d'électricité quasi-stable tandis que, dans le même temps, le trafic passagers augmentait de plus de 35 %.

Dès 2015, AMP a déployé un **système de comptage et de suivi de consommation des fluides** (eau, électricité, gaz). Cet outil sophistiqué permet un suivi détaillé des consommations par zone géographique et par client, et de disposer d'un système d'alerte, par exemple en cas de fuite.

L'aéroport a également signé un contrat d'approvisionnement en électricité verte auprès d'EDF qui garantit une électricité issue de sources d'énergie renouvelables à hauteur de 20 % depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

### Le programme Airport Carbon Accreditation, pour un aéroport plus vert

L'Aéroport Marseille Provence s'est engagé dans le programme international « Airport Carbon Accreditation » avec pour objectif de limiter et réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

Cette démarche volontaire initiée par les aéroports européens vise à créer des outils de mesure des émissions carbone afin d'engager leur réduction (le chauffage, la climatisation, les véhicules...).

AMP s'est fixé des objectifs précis de réduction. Les progrès de l'aéroport sont régulièrement vérifiés par des auditeurs indépendants.



Le niveau 1, « Mapping » (cartographie et calcul des émissions annuelles) a été atteint en 2014 et le niveau 2 « Reduction » (réduction du niveau des émissions carbone) en décembre 2016. **Entre 2014 et 2016, les différents efforts entrepris par AMP ont permis de réduire ses émissions carbone de près de 17%.**

Dès 2017, AMP va s'engager dans le niveau 3 de la démarche ACA. Pour cela, le bilan des émissions va être étendu à l'ensemble des activités et acteurs de la plate-forme. Il s'agira également d'inciter les parties prenantes à agir pour réduire leurs propres émissions. Dans ce contexte, la mise en place de l'alimentation électrique 400Hz sur les postes avions de mp1, le développement et la promotion des

transports en commun seront des leviers actionnés par AMP pour réduire les émissions liées aux avions et aux passagers.

## Une fréquentation croissante des transports en commun

La limitation du recours à la voiture individuelle est ainsi une autre priorité pour l'aéroport.

En 2016, les transports collectifs desservant AMP ont connu un nouveau record de fréquentation avec plus de **1,36 million de passagers (+9,3%)** accueillis, soit 3 700 passagers par jour en moyenne.

Afin d'encourager cette tendance, AMP a réuni tous les acteurs territoriaux afin d'améliorer la desserte du bassin aéroportuaire en étudiant notamment la possibilité de créer une liaison directe routière de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) entre la gare SNCF de Vitrolles AMP (VAMP), le site d'Airbus Helicopters et la future gare routière d'AMP.

AMP a également initié un groupe de travail chargé de réfléchir à la création d'un Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE) pour 2018. Son objectif sera de rationaliser les déplacements des collaborateurs de la plate-forme essentiellement entre leur domicile et leur lieu de travail, afin de privilégier des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.



## Une consommation d'eau en baisse

Les efforts de gestion ont permis de faire diminuer la consommation d'eau de 37 % par rapport à 2005 alors que l'aéroport accueille 2,6 millions de passagers de plus qu'il y a 10 ans.

Préserver les ressources en eau passe notamment par l'optimisation des moyens de traitement des eaux pluviales afin de contribuer au bon fonctionnement des écosystèmes de l'Etang de Berre.

Le programme d'investissement global, d'un montant de près de 6 M€, consiste en la création d'ouvrages de traitement (essentiellement séparateurs d'hydrocarbures). Les deux premières phases se sont déroulées entre 2013 et 2015 avec la mise en service de **7 nouvelles stations de traitement**.

La troisième et dernière phase a débuté en 2016. Elle concerne les zones fret, le rond-point des lavandes et la zone ouest de la plate-forme aéroportuaire.

## Un taux de valorisation des déchets en constante progression

Responsable de l'élimination et de la valorisation des déchets produits sur la plate-forme, l'aéroport a poursuivi ses efforts pour développer la collecte sélective et optimiser la valorisation.

Le taux de valorisation est passé de 15 % en 2009 à 30% aujourd'hui.

De nouvelles filières de valorisation (verre et bio déchets) ont été mises en place en liaison avec la société de restauration. L'objectif est de gagner 1 % tous les ans au cours des prochaines années.

## Un milieu naturel exceptionnel à protéger

L'aéroport Marseille Provence se situe aux abords du site naturel des salins du Lion qui abrite de nombreuses espèces végétales et animales. Afin de cartographier les zones sensibles et mieux contribuer ainsi à la préservation du site, AMP avait réalisé en 2014 un premier pré-diagnostic de l'état des espèces vivant sur son territoire. Pour chaque nouvel investissement pouvant présenter une incidence environnementale, un diagnostic plus précis est réalisé sur la zone de travaux projetée.

## Une gestion de l'environnement impliquant l'ensemble du personnel

L'Aéroport Marseille Provence a décidé de se doter d'un **Système de Management Environnemental** avec pour objectif d'associer les collaborateurs à tous les niveaux de l'entreprise à l'amélioration continue de la performance environnementale.

Au cours de l'année 2015, AMP a réalisé un audit de conformité à la réglementation environnementale applicable à ses installations et activités. En 2016, AMP a finalisé la mise en œuvre du plan de conformité et à l'établissement, lorsque nécessaire, de procédures indispensables pour s'assurer d'une grande maîtrise des risques environnementaux dont l'entreprise est directement responsable.

COMMUNIQUE DE PRESSE

## L'Aéroport Marseille Provence obtient le niveau 2 de l'Airport Carbon Accreditation

Marignane, le 19 décembre 2016

L'Airport Carbon Accreditation vient récompenser les actions menées par l'Aéroport Marseille Provence pour la réduction des gaz à effet de serre

### *POURQUOI S'ENGAGER DANS LA CERTIFICATION AIRPORT CARBON ACCREDITATION ?*

Pour l'Aéroport Marseille Provence, sa performance est indissociable de son acceptabilité sociétale et donc d'un comportement responsable et audacieux en matière d'environnement et de développement durable.

C'est afin de limiter les impacts sur l'environnement et de réduire ses émissions de gaz à effet de serre que l'Aéroport Marseille Provence s'est engagé en 2014 dans le programme international Airport Carbon Accreditation.

Cette démarche volontaire initiée par les aéroports européens vise à créer des outils de mesure des émissions carbone afin d'engager leur réduction (le chauffage, la climatisation, les véhicules...).

L'AMP s'est fixé dès fin 2014 des objectifs précis de réduction. Les progrès de l'aéroport sont régulièrement vérifiés par des auditeurs indépendants.

Le niveau 1, « Mapping » (cartographie et calcul des émissions annuelles) a été atteint en 2014. Le niveau 2 atteint aujourd'hui par AMP « Réduction » concerne la réduction du niveau des émissions carbone. Entre 2014 et 2016, **AMP a réduit ses émissions carbone de près de 17%**.

Son objectif est de renforcer cette démarche et d'obtenir le niveau 3 « optimisation » d'ici la fin de l'année 2018. Il s'agit alors d'étendre le périmètre pour le calcul des émissions à l'ensemble de la plate-forme aéroportuaire et des 200 entreprises qui y travaillent au quotidien. L'AMP devra ainsi inciter l'ensemble des acteurs de la plate-forme (sous-traitants, fournisseurs et clients) à agir pour la réduction des émissions.



## QUELLES ACTIONS CONCRETES ?

Parmi les actions menées par la société Aéroport Marseille Provence pour réduire ses émissions, peuvent être notamment citées :

- La réfection des éclairages des aérogares et parcs de stationnement
- La rénovation des centrales de traitement d'air et de la centrale d'énergie vers des technologies plus efficaces énergétiquement.
- La rénovation de l'étanchéité et de l'isolation des toitures
- L'équipement progressif des parkings avec des bornes de rechargement pour véhicules électriques
- Le remplacement progressif des véhicules utilisés sur l'aéroport par une flotte électrique.

### CHRONOLOGIE

**2013** : premier bilan des émissions de gaz à effet de serre.

L'AMP est allé au-delà de ce qu'indiquait le cadre réglementaire (article 75 de la loi du 12 juillet 2010, dite « Grenelle 2 ») en prenant en compte l'ensemble des émissions directes et indirectes. Un plan d'actions a été arrêté jusqu'en 2017 afin de réduire les émissions.

**2014** : inscription dans le programme Airport Carbon Accreditation pour renforcer cette démarche volontaire.

Obtention du niveau 1 « Mapping » – Cartographie et calcul des émissions annuelles

**2016** : obtention du niveau 2 « Réduction »

**2018** : objectif d'obtenir le niveau 3 « Optimisation »

### **D'AUTRES ACTIONS EN FAVEUR DE LA REDUCTION DES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE**

#### **La mise en place de système d'alimentation électrique des aéronefs**

Les 19 postes avion de mp1 bénéficient depuis fin 2013 de convertisseurs 400 hertz destinés à alimenter en électricité les aéronefs en stationnement en lieu et place de groupes électrogènes. Cette seule mesure à objectif purement environnemental a coûté 3 M€. Elle permet de réduire à la fois les émissions carbone et les nuisances sonores. Ces dispositifs devraient être généralisés à mp<sup>2</sup> en 2018.

Le remplacement des anciennes installations de production de froid par des groupes centrifuges va dans le même sens car ce nouveau matériel consommera beaucoup moins d'électricité. Au total, l'AMP prévoit de réduire sa consommation électrique de 3 % par an

## Le développement des transports en commun

La limitation du recours à la voiture individuelle est une autre priorité pour l'aéroport.

L'année passée, les transports collectifs desservant AMP ont connu un nouveau record de fréquentation avec plus de **1,2 million de passagers** (+2,1%) accueillis, soit 3 380 passagers par jour en moyenne. Il s'agit d'une tendance durable.

Pour poursuivre dans cette voie, AMP a réuni tous les acteurs territoriaux afin d'améliorer la desserte du bassin aéroportuaire en étudiant notamment la possibilité de créer une liaison directe routière de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) entre la gare SNCF de Vitrolles AMP (VAMP), le site d'Airbus Helicopters et la future gare routière d'AMP. Les conclusions de cette étude devraient être connues en septembre 2017.



En 2015, AMP a également initié un groupe de travail chargé de réfléchir à la création d'un Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE) pour 2018. Son objectif sera de rationaliser les déplacements des collaborateurs de la plateforme essentiellement entre leur domicile et leur lieu de travail, afin de privilégier des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Retrouvez dans le **dossier de presse** joint nos autres actions en faveur de l'environnement :

- Maîtriser les consommations énergétiques
- Préserver les ressources en eau
- Augmenter la valorisation des déchets
- Réduire les nuisances sonores
- Protéger le milieu naturel, faune et flore

Visuels HD disponibles sur demande

### Contact presse

Audrey Le Blanc Suffis

Tél. +33 (0) 42 14 26 09 / 06 30 18 35 21

[www.marseille.aeroport.fr](http://www.marseille.aeroport.fr)



# CONFÉRENCE DE PRESSE ANNUELLE



Salon Panoramique  
12 janvier 2017



# CONSTRUIRE L'AÉROPORT DE DEMAIN

- Un aéroport à l'écoute de ses clients
- Les projets 2017



**1/2 milliard € d'investissements d'ici 2026...**

**...dont 220 millions en travaux d'extension sur la période 2016-2026.**



*Extension mp<sup>2</sup>*



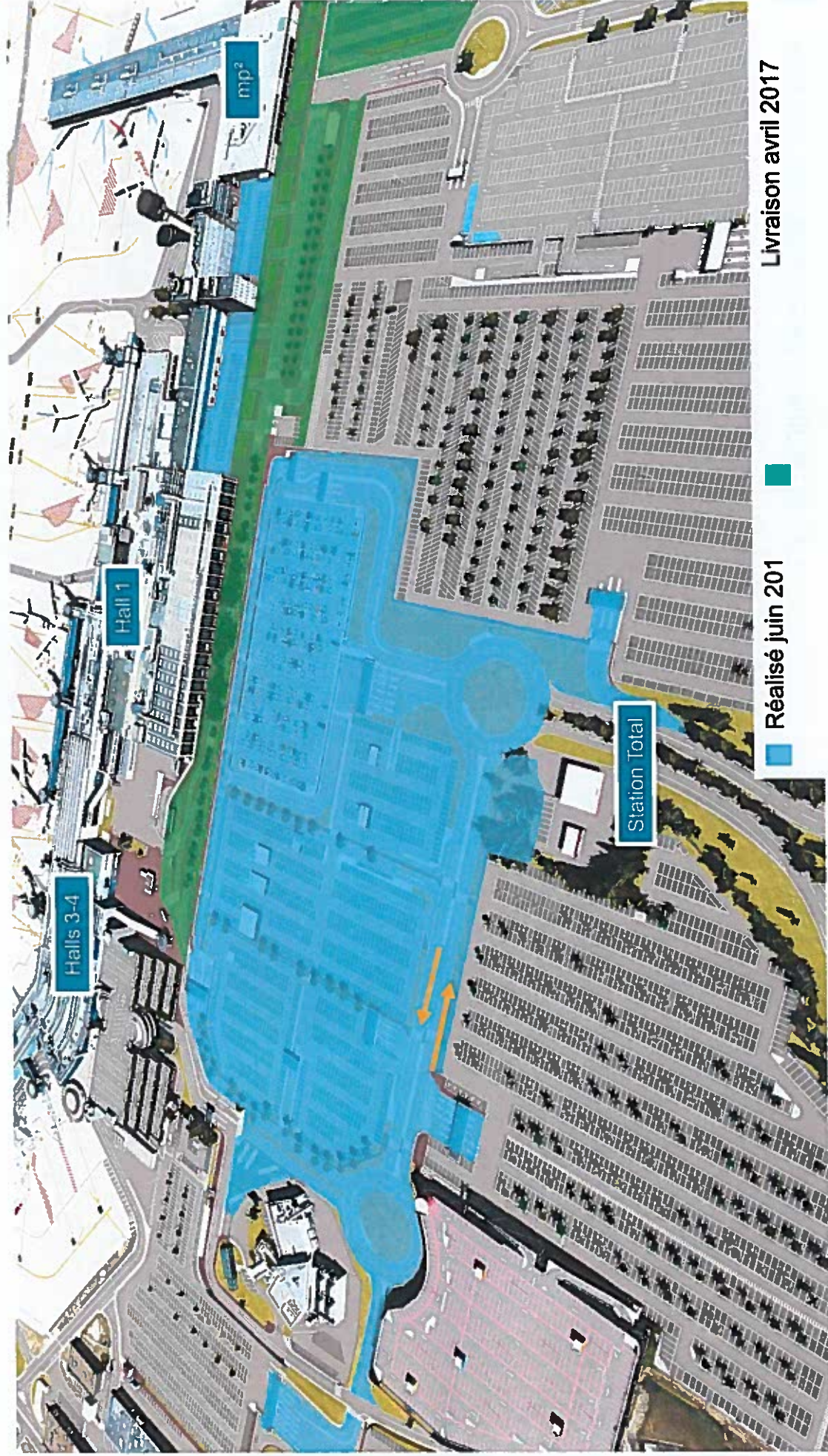
*Cœur d'aéroport*



*Nouvelle jetée  
d'embarquement*

#Conf PresseAMP - 12 janvier 2017





## Nouvelle gare routière [ printemps 2017 ]



12 quais (évolutive à 14 quais) + Guichet unique

#ConfPresseAMP - 12 janvier 2017



## Parvis piétonnier Hall 1 [ printemps 2017 ]



#ConfPresseAMP - 12 janvier 2017



## Nouvelle signalétique [ Automne 2017 ]



#Conf PresseAMP - 12 janvier 2017



## Parvis piétonnier Hall 3 – 4 [ printemps 2017 ]



#ConfPresseAMP - 12 janvier 2017

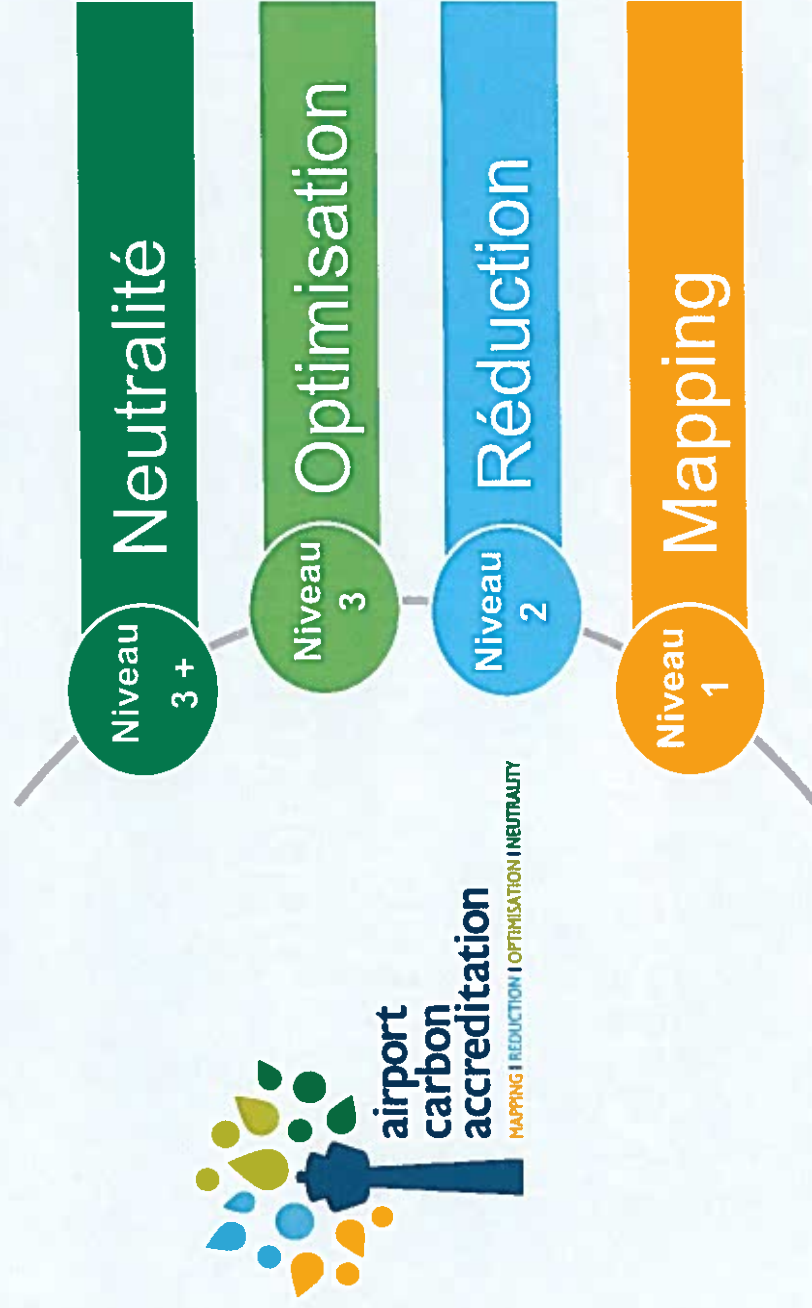


# VOTRE AÉROPORT

Engagé dans une  
dynamique de  
développement durable

- Réduire notre empreinte  
environnementale
- Une responsabilité sociale  
affirmée

# Démarche volontaire Airport Carbon Accreditation



A timeline with a white arrow pointing left, listing key milestones:

- Compensation des émissions 2020**
- Cartographie des émissions étendue à tout la plate-forme Initié en 2017**
- Programme de réduction et suivi des investissements Validé janvier 2017**
- Cartographie des émissions du gestionnaire 2014 - 2015- 2016**



#ConfPresseAMP - 12 janvier 2017



# Objectif certification ACA niveau 3 : fin 2018



## Loi de transition énergétique - Article 45

### ■ Objectif : Réduire l'intensité des émissions de gaz à effet de serre &

#### polluants:

■ -10% en 2020 par rapport à 2010

■ -20% en 2025 par rapport à 2010.

### ■ Périmètre concerné: AMP (gestionnaire) + Assistants aéroportuaires + Avions au roulage.

### ■ Plan d'actions en cours pour atteindre les objectifs fixés.

#Conf PresseAMP - 12 janvier 2017



  
**+ d'un passager sur 7**  
choisit les transports en commun  
comme moyen d'accès à l'aéroport

**1 360 000** passagers en 2016 (+9,6% vs 2015).

**3700** passagers par jour en moyenne.

Part modale transports collectifs : **16%** (+1pt vs 2015).

**77** villes desservies en direct dans 12 départements.

#ConfPresseAMP - 12 janvier 2017



11/11/2017

11/11/2017

11/11/2017

11/11/2017

11/11/2017

11/11/2017

11/11/2017

11/11/2017

11/11/2017