



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de
l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734*03

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale		
Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
24.05.17	24.05.17	F09317P0162

1. Intitulé du projet

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Aéroport Marseille Provence

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

REGIS Pierre - Président du Directoire

RCS / SIRET

7 9 0 | 0 4 3 | 9 5 4 | 0 0 0 2 9

Forme juridique

Société Anonyme

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
8. Aéroдрomes	Extensions des postes de stationnement des avions, de la jetée d'embarquement et de la salle de livraison des bagages de l'aérogare mp2

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Projet d'extension de certaines fonctions de l'aérogare mp2 :

- extension de la salle de livraison de bagages de 575 m2 à 1200 m2
- agrandissement des 6 salles d'embarquement actuelles de 150 à 250 m2
- extension de la jetée d'embarquement pour créer 2 salles d'embarquement supplémentaires (actuellement 6, à terme 8)
- création en conséquence de 2 postes de stationnement avion supplémentaires

L'Annexe 4 présente en détail le projet.

4.2 Objectifs du projet

A savoir que le plan d'exposition au bruit (PEB) a été réalisé en 2006 avec les hypothèses suivantes : 140 000 mouvements avion/an en 2015 et 180 000 mouvements/an en 2022 et au-delà.

En 2015, le nombre annuel de mouvement avion a été de 90 650. L'objectif est d'atteindre 106 000 mouvements par an en 2025 (voir 118 000 dans un scénario optimiste), puis 148 000 à 162 000 en 2044

Ainsi, les travaux programmés vont permettre de répondre au développement du trafic passagers attendu sur l'aérogare mp2 en augmentant et améliorant certaines fonctions et cela contribuera à l'atteinte des objectifs de développement de l'aéroport, qui sont moins importants que les hypothèses du PEB.

De plus, le projet permettra :

- d'accueillir des avions nouvelles générations par les compagnies utilisatrices de l'aérogare mp2, avions disposant d'un nombre de sièges plus conséquent. Ainsi, les avions permettent de transporter plus de passagers en moins de mouvements tout en améliorant le confort des passagers
- d'augmenter la capacité des fonctions de l'aérogare mp2

Le projet permettra d'anticiper sur les besoins pour les 10 à 20 prochaines années. Les 2 postes créés seront ainsi adaptés à des avions plus performants, moins énergivores car équipés de réacteurs de nouvelle génération (versions NEO "new engine option" et 737MAX), ainsi moins polluants. Ils sont également beaucoup moins bruyants (Cf. Annexe 8).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux consisteront en :

- l'extension du bâtiment actuel de la jetée d'embarquement/débarquement
- l'extension de la salle de livraison des bagages
- le déplacement de 2 postes avion existants et la création de 2 nouveaux postes avion

Durée des travaux : 9 à 12 mois à partir de février/mars 2018

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet permettra en phase exploitation :

- d'améliorer le confort des passagers des compagnies utilisant mp2 (agrandissement des salles d'embarquement / agrandissement de la salle de livraison bagage et mise en place d'un 3ème tapis)
- d'adapter les infrastructures pour absorber la croissance de trafic à venir
- accueillir les nouvelles générations d'avions moins énergivores

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le périmètre du projet concerne des zones d'ores et déjà imperméabilisées et incluses dans le périmètre couvert par l'autorisation "loi sur l'eau" (Arrêté Préfectoral du 1er juillet 2003).

Le projet est soumis à permis de construire.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Le projet reconfigure une partie des infrastructures de l'aérogare mp2 situées en zone réservée de l'aéroport : - réaménagement des postes de stationnement des avions - extension de la jetée d'embarquement - extension des salles d'embarquement - extension de la salle de livraison des bagages	Sans objet, aire de stationnement existante 39,8 x 24,0 = 955,2 m ² 6 x (250 - 150) = 600 m ² 625 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Aéroport Marseille Provence
Marignane (13)

Coordonnées géographiques¹

Long. 43°26'34"16N Lat. 05°13'05"05E

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° : 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Communes traversées :

Sans objet

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

Des études d'impacts ont été réalisées sur l'aéroport mais pas spécifiquement sur mp2.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ville de Marnane est concernée par la loi littoral. D'après la DTA des Bouches-du-Rhône qui précise les modalités d'application de la loi littoral, l'aéroport n'est pas concerné.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un PPBE sur le département des Bouches-du-Rhône a été approuvé le 16 mars 2016 mais ne concerne que les infrastructures de transport terrestre. Un Plan d'Exposition au Bruit (approuvé le 4 août 2006) et un plan de gêne sonore (approuvé le 21 septembre 2004) relatifs à l'aéroport ont été établis.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ville de Marignane est concernée par le risque inondation lié aux cours d'eau Cadière et Raumartin. Un plan de prévention des risques naturels prévisibles est en vigueur (approuvé le 20 octobre 2000). L'aéroport est en dehors des zones inondables et n'est donc pas concerné par ce risque. Un plan de prévention des risques naturels prévisibles est en vigueur (approuvé le 12 février 1997). L'aéroport est dans une zone faiblement à moyennement exposée au risque de retrait gonflement d'argile. Des PPRT ont été établis pour différentes industries à proximité (Stogaz à Marignane / Brenntag à Vitrolles), mais la zone de projet ne fait partie d'aucun périmètre de risque.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	De très nombreux sites sur et à proximité de l'aéroport sont localisés sur BASIAS.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Marais et zones humides liés à l'étang de Berre (FR9301597) à plus de 2 km. Carte de localisation en annexe 6
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il **susceptible** d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'y aura pas de rabattement de nappe
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les eaux souterraines sont à environ 2 m de profondeur sous le terrain naturel. Les fondations des bâtiments seront adaptées à la présence de la nappe (en lien avec l'étang de Berre). Si une modification des écoulements souterrains était entraînée par le projet, cette modification serait très localisée.
Ressources	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des matériaux de déconstruction des façades des bâtiments sur lesquels les extensions seront ajoutées, ne pourront être réutilisés et seront donc évacués.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des matériaux de construction seront nécessaires pour la construction des extensions des bâtiments (jetée et livraison bagages)
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les zones concernées par le projet sont d'ores et déjà imperméabilisées.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La phase travaux va nécessiter de l'apport et du retrait de matériaux. La durée du chantier sera limitée : 9 à 12 mois. De plus, le trafic initial généré par l'aéroport est important ce qui limite fortement l'impact lié au chantier. En phase exploitation : comme indiqué au 4.2, les travaux programmés sur mp2 vont contribuer à l'atteinte des objectifs de développement de l'aéroport, qui sont moins importants que les hypothèses du PEB.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	L'aéroport est une infrastructure génératrice de bruit. Le PEB limite l'urbanisation autour de l'aéroport et le PGS vient réparer la nuisance subie en permettant aux riverains d'insonoriser les logements construits avant la date du PEB. De plus, comme indiqué ci-dessus et au 4.2, les travaux programmés sur mp2 vont contribuer à l'atteinte des objectifs de développement de l'aéroport, qui sont moins importants que les hypothèses du PEB.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La phase de chantier sera génératrice d'émission de gaz à effet de serre. Néanmoins le chantier aura une durée limitée (9 à 12 mois). En phase exploitation, Cf. 4.2, le projet va contribuer à l'atteinte des objectifs de développement de l'aéroport, qui sont moins importants que les hypothèses de développement prévues en 2006. De plus, depuis 2014, différentes actions sont menées par l'aéroport. Elles sont précisées dans l'Annexe 9.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pas de rejets autres que les eaux pluviales, gérées par les installations existantes (autorisées par l'arrêté préfectoral du 1er juillet 2003).
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La phase chantier va engendrer la production de déchets de déconstruction (façades des bâtiments sur lesquelles viendront s'intégrer les extensions) et les déchets de construction. Les déchets seront principalement inertes, mais des déchets non dangereux et de faibles quantités de déchets dangereux seront générées. Ces déchets seront gérés conformément à la réglementation en vigueur.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Les travaux seront réalisés en concomitance avec d'autres projets sur l'aéroport. Principalement le projet CAG bloc 50, dont les travaux doivent commencer pendant l'été 2017 pour une durée de 14 à 17 mois. Ce projet concerne la réfection de revêtements de sols parking et taxiway et la re-configuration de taxiways (voie de circulation). Il s'accompagnera des aménagements hydrauliques nécessaires comprenant notamment la création d'un nouvel exutoire dans l'étang de Berre. Le principal impact cumulé concernera la gestion des interfaces afin de limiter les perturbations sur les déplacements avions. Ce sujet sera traité au travers d'une étude d'impact de sécurité aéronautique (EISA). Ensuite, l'impact de génération de trafic routier pour les apports de matériaux et exports de déblais sera limité du fait du trafic initial généré par l'aéroport. De plus, sur le chantier CAG bloc 50, environ 20 % des matériaux seront recyclés sur place. Ainsi le surplus de trafic lié à ces 2 chantiers sera limité. A savoir que l'enquête publique du projet CAG/Bloc50 est en cours.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Des mesures seront prises en phases chantier pour éviter tout risque de pollution des sols et des eaux (ravitallement sur aire étanche, stockage des produits dangereux sur rétention, mise à disposition de kit anti-pollution, etc.).

Les déchets seront gérés conformément à la réglementation en vigueur. Dans l'éventualité où des déchets pollués seraient trouvés lors des travaux de terrassements réalisés préalablement aux constructions, ces déchets seront évacués vers les filières de traitement adaptées et agréées

Les mesures de sécurité appropriées seront mises en place : une étude d'impact de sécurité aéronautique (EISA) sera réalisée.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

- Les surfaces d'extensions se développent sur l'aire de trafic et donc sur des surfaces déjà imperméabilisées et intégrées au dispositif de gestion des eaux pluviales,

- La zone étant imperméabilisée, elle ne présente aucune fonctionnalité écologique,

- La surface totale de bâtiment créée est d'environ 2 180 m², donc faible à l'échelle de l'aéroport,

- les objectifs de trafic sont inférieurs aux objectifs fixés lors de l'élaboration du PEB en 2006.

Les impacts générés par le projet ne sont pas supérieurs aux impacts programmés dans le PEB. Des mesures appropriées seront mises en oeuvre pendant la phase chantier. Il n'est pas nécessaire que ce projet soit soumis à étude d'impact.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 7 : Risques naturels et technologiques Annexe 8 : Comparaison du bruit émis par un Airbus A320 courant et un Airbus A320 Neo Annexe 9 : Actions menées par l'aéroport relatives à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

9. Engagement et signature

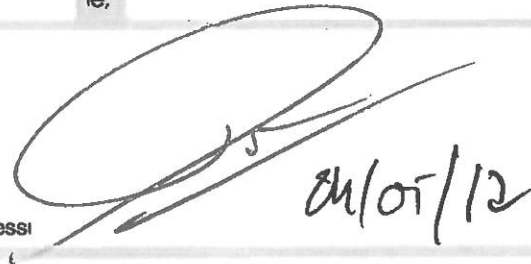
Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à Marignane

le,

Signature

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessous



Handwritten signature and date: 24/05/12

