

# Plan de localisation



## Légende:

 Perimetre projet

Sources : SC25 IGN



Date: 27/04/2017

0 0,25 0,5 Km

**Annexe 3 : photographies de la zone d'implantation**



**Vue globale de l'aéroport**

Extension de la salle de livraison bagages



Extension de la jetée

**Vue de MP2**



Zone approximative de l'extension de la jetée

**Vues de la jetée de MP2**



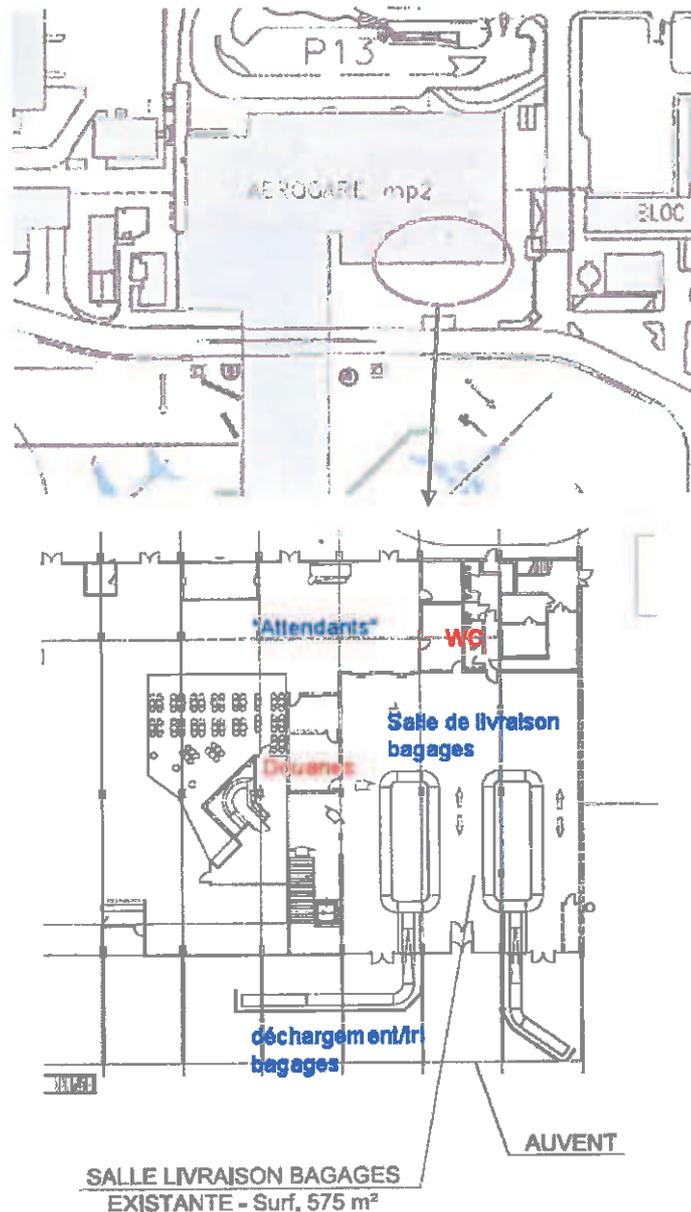
**Vues de la jetée de MP2**

## Annexe 4 : Présentation du projet

### EXTENSION DE LA SALLE DE LIVRAISON BAGAGES

#### Situation actuelle :

La salle de livraison des bagages actuelle située au rez de chaussée, d'une surface globale de 575 m<sup>2</sup> de plein pied est prévue pour traiter des passagers Schengen et Internationaux réunis dans une même salle. Les tapis sont dimensionnés pour permettre le traitement de deux avions en simultané. Les deux tapis existants totalisent un linéaire de dépose côté passager d'environ 70 mètres pour une longueur de dépose bagages côté déchargement d'environ 22 mètres.



#### Situation projetée :

Le projet prévoit l'extension de la salle de livraison des bagages afin de l'agrandir de manière optimale (en première approche, le potentiel permettrait d'arriver à environ 1 200 m<sup>2</sup> au total).

L'agrandissement de la zone de livraison bagages consiste en la construction d'une extension de la salle existante avec déplacement des deux tapis de livraison bagages en place et l'ajout d'un troisième tapis de livraison bagages.

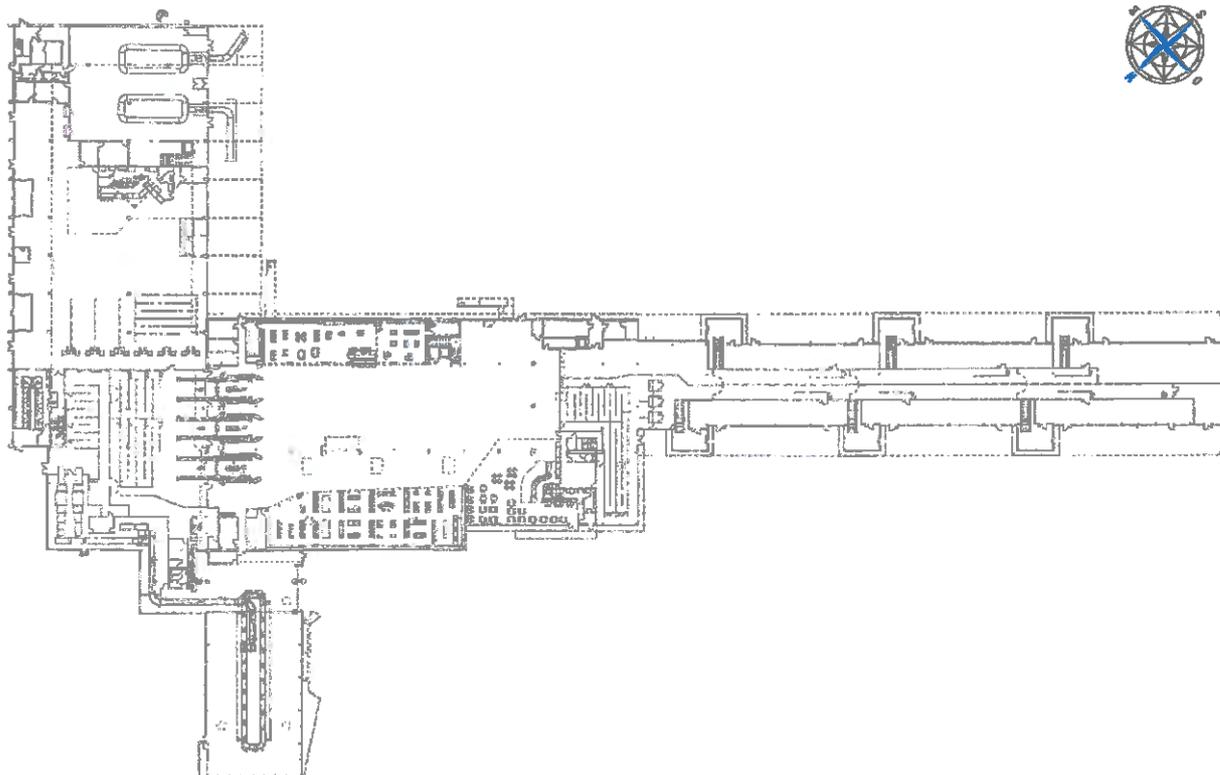


## **EXTENSION DE LA JETEE**

### **Situation actuelle :**

La partie du bâtiment mp<sup>2</sup> utilisée pour l'embarquement et le débarquement des passagers est composée d'une jetée du type « marche en avant » sur deux niveaux, avec :

- au rez de chaussée, un couloir central qui dessert 6 salles d'embarquement principales d'environ 140 m<sup>2</sup> chacune et une plus petite pour les départs aux large.
- à l'étage, avec un accès depuis le rez de chaussée « côté piste » :
  - Un couloir vers la salle de livraison bagages pour les vols Schengen
  - Un couloir vers le contrôle à la frontière puis vers la salle de livraison bagages pour les vols internationaux



*(Bâtiment mp<sup>2</sup> - Rez de chaussée)*

### **Situation projetée :**

Le projet d'agrandissement prévoit une extension du bâtiment dans le prolongement de la jetée existante sur deux niveaux, avec la création de deux grandes salles d'embarquement supplémentaires pour les passagers au départ et des couloirs de cheminement des passagers à l'arrivée. Le nombre total de grandes salles d'embarquement sera ainsi porté à 8.

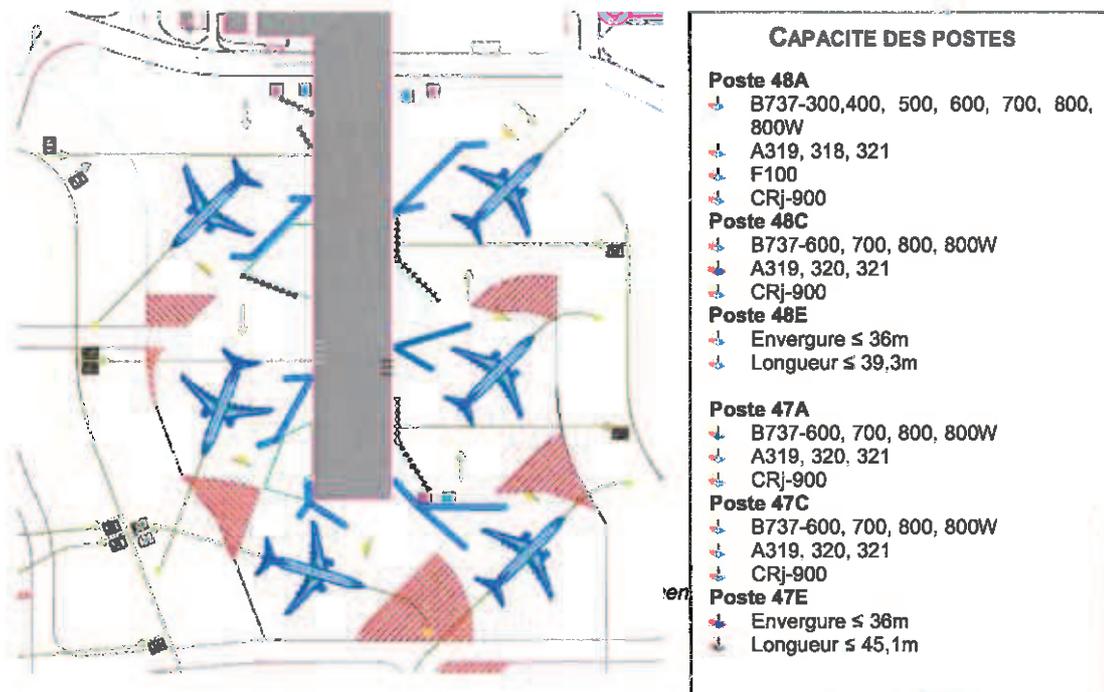


Longueur et configuration à titre indicatif

## POSTES AVIONS

### Situation actuelle :

Six aires de stationnement avions affectées à mp<sup>2</sup> (47A, 47C, 47E, 48A, 48C & 48E) sont situées autour du bâtiment. Ces aires sont dimensionnées pour accueillir des avions jusqu'au type C, avec arrivées et départs des aéronefs en autonome et traitement des passagers en «faux contact» (les passagers se rendent directement à pied de l'aérogare à l'avion et inversement).



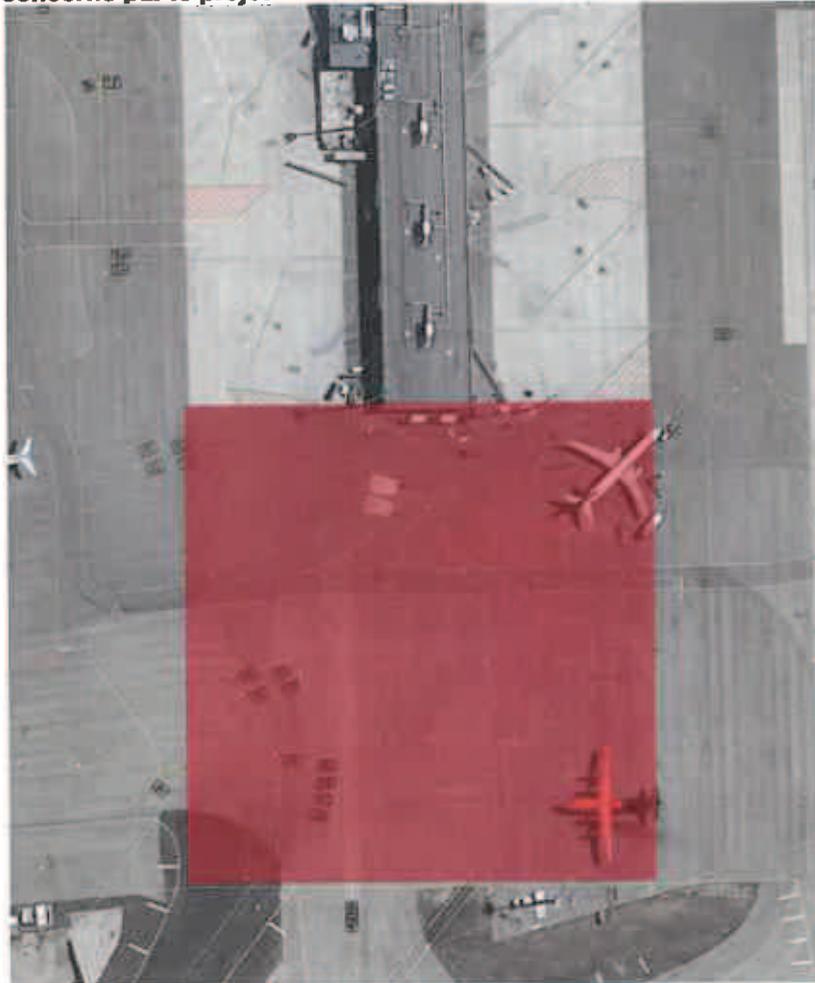
### **Situation projetée**

Le projet prévoit une augmentation de la capacité avec un ajout de deux postes avions. Cela portera le nombre total de postes avion dédiés à mp<sup>2</sup> à 8.

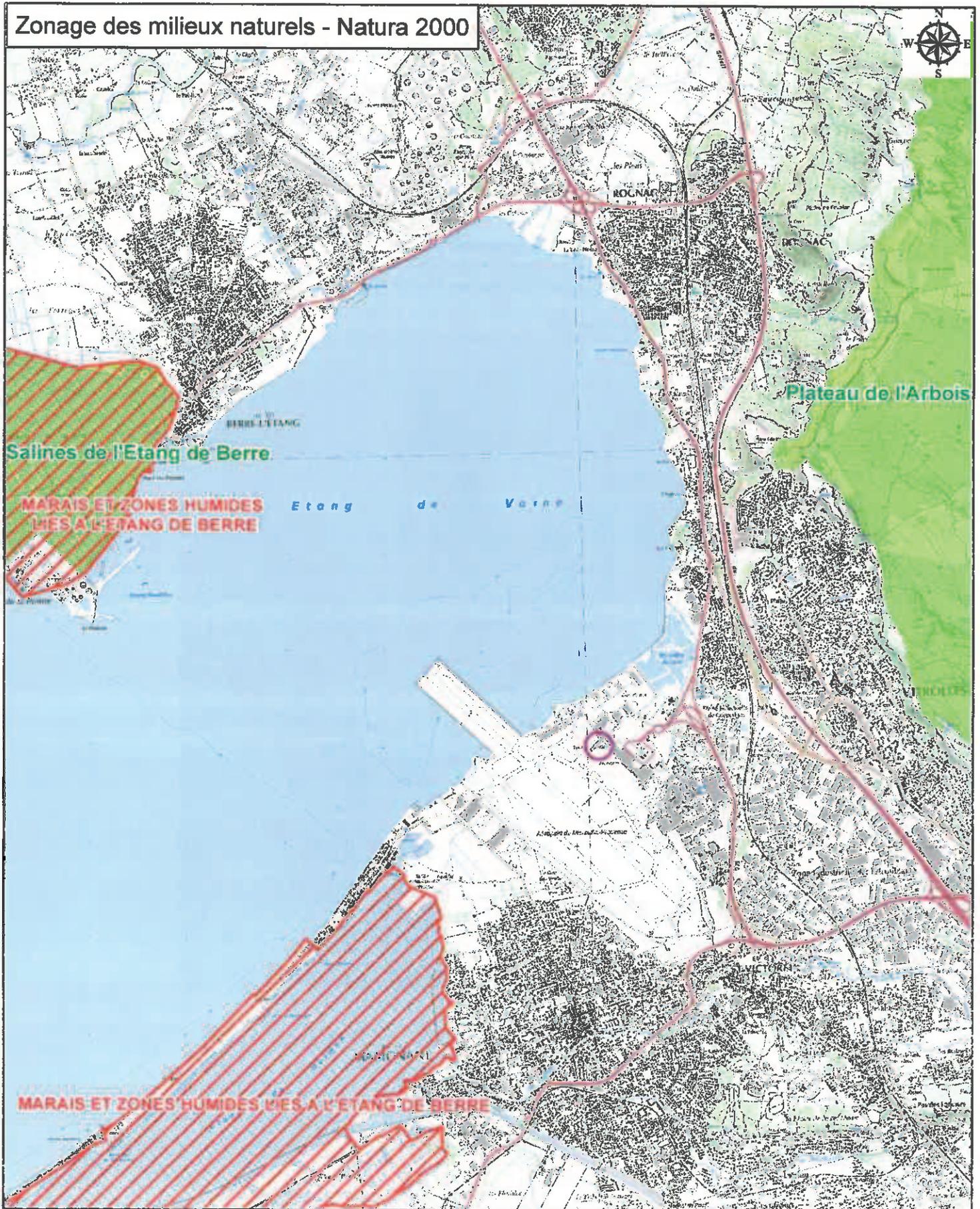
#### **Localisation :**

- Les 2 postes 47E et 48E actuellement placés devant l'extrémité de la jetée de mp<sup>2</sup> seront déplacés pour être alignés respectivement aux postes 47A/47C & 48A/48C.
- Les 2 nouveaux postes seront créés au bout de l'extension de la jetée mp<sup>2</sup>

### **Périmètre concerné par le projet**



# Zonage des milieux naturels - Natura 2000



Salines de l'Etang de Berre

MARAIS ET ZONES HUMIDES  
L'ES A L'ETANG DE BERRE

Plateau de l'Arbois

Etang de Verne

MARAIS ET ZONES HUMIDES L'ES A L'ETANG DE BERRE

## Légende:

-  Zone d'étude
-  DH ZSC
-  DO ZPS

Sources : SC25 IGN, DREAL Carmen

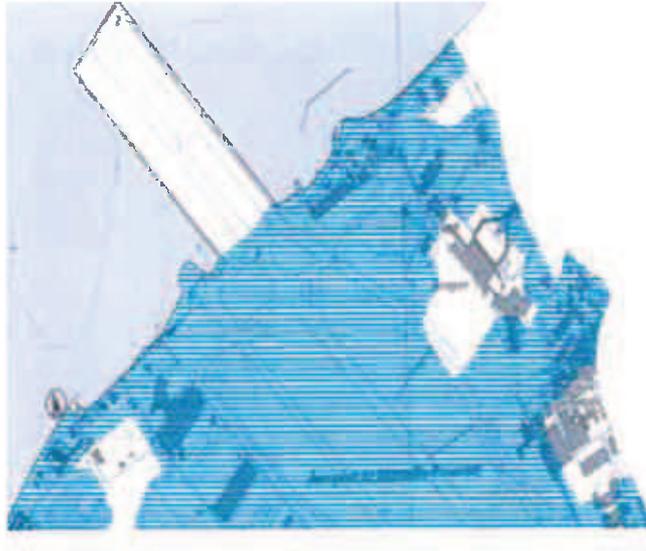
**ARTELIA**

Date: 27/04/2017

0 0,5 1 Km

## Annexe 7 : risques naturels et technologiques

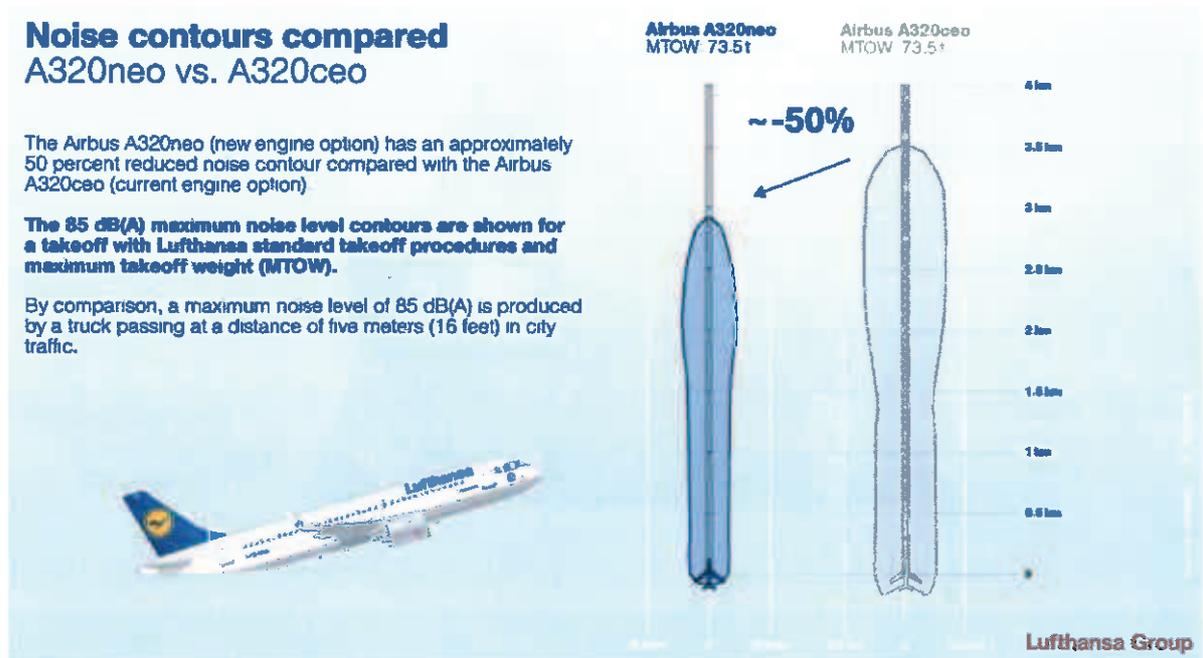
Extrait du plan de zonage relatif au risque de mouvement différentiel de terrain (PPR mouvements différentiels de terrain) :



Zone faiblement à  
moyennement  
exposée (B2)

## Annexe 8 : Comparaison du bruit émis par un Airbus A320 courant et un Airbus A320 Neo

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 du néo.

## **Annexe 9 : Actions menées par l'aéroport relatives à la réduction des émissions de gaz à effet de serre**

L'aéroport s'est engagé dans l'Airport Carbon Accreditation. Entre 2013 et 2016, les émissions liées aux activités que maîtrise le gestionnaire aéroportuaire ont baissé de 23%.

De plus, le 400 hertz sera mis en place sur MP2 pour 2018. Cet équipement permet d'alimenter l'avion en escale par l'électricité et présente un double avantage sur le plan des émissions polluantes :

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

Ce projet permettra donc de limiter les émissions de GES pendant les escales des avions.