

**DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE**

## **ENQUÊTE PUBLIQUE**

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

### **CONCLUSIONS et AVIS du COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

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

## SOMMAIRE

<b>I</b>	<b>RAPPEL DU PROJET</b>	<b>3</b>
<b>II</b>	<b>DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE</b>	<b>5</b>
<b>III</b>	<b>AVIS SUR LE DOSSIER</b>	<b>6</b>
<b>IV</b>	<b>AVIS SUR LE PROJET</b>	<b>9</b>
<b>V</b>	<b>AVIS SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC</b>	<b>15</b>
<b>VI</b>	<b>CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR</b>	<b>19</b>

L'article R123-19 du code de l'environnement stipule :

*« Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête consigne, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet. »*

Le présent fascicule a pour objet de développer les conclusions motivées du commissaire enquêteur.

Toutefois, afin que celui-ci soit compréhensible sans avoir à se reporter au rapport principal, il a paru utile, de rappeler les données essentielles de l'enquête.

## I) Rappel du projet

### Objet de l'Enquête

L'enquête publique porte sur la demande de permis de construire, déposée le 15 mai 2019 par l'Aéroport Marseille Provence, pour la création d'un nouveau bâtiment dit « cœur d'aérogare » et le réaménagement des halls A et B du terminal 1 de l'Aéroport Marseille Provence sur la commune de Marignane.

En application des articles L422-2b et R422-2 du code de l'urbanisme, l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation sur la demande de permis de construire est le Préfet des Bouches du Rhône, qui est l'organisateur de l'enquête.

### Le demandeur

Le demandeur du permis de construire est la société Aéroport Marseille Provence (désignée par le sigle AMP), concessionnaire de l'aéroport Marseille Provence, dont le capital est détenu à 60 % par l'Etat, 25 % par la CCIMP et 15 % par les collectivités.

### Présentation du projet

L'enquête publique porte sur le dossier de demande de permis de construire du bâtiment dit « cœur aérogare » d'une surface de 19 112,5 m<sup>2</sup> de surface de plancher (21 994 m<sup>2</sup> créés et 2 882 m<sup>2</sup> supprimés), qui reliera les halls A et B du Terminal 1, permettant de centraliser de nombreuses fonctions opérationnelles et de proposer davantage de commerces et de restaurants, d'améliorer la qualité de service et de mettre à niveau l'aéroport avec les réglementations sur la sécurité, notamment celle du tri des bagages qui impose des nouveaux équipements 3D dès 2022.

Mais, le dossier d'enquête établi par l'aéroport Marseille Provence avant la crise sanitaire de la COVID 19 prévoit, en fait, quatre opérations, réalisées en deux tranches :

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

L'ensemble des quatre opérations a été considéré comme un projet « unique » au sens de la réglementation de l'évaluation environnementale (article L122-1 du Code de l'environnement).

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

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

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

### [Evolution du projet après la crise sanitaire](#)

**Aujourd'hui, en raison de l'effondrement du trafic suite à la crise sanitaire de la COVID 19, conduisant à reporter à une date non définie la tranche conditionnelle et probablement le redressement des taxiways, seule la réalisation du cœur d'aérogare reste envisagée dans l'immédiat.**

De ce fait, le cœur d'aérogare pourrait être considéré, après la crise sanitaire, comme un projet sans lien avec les autres phases du projet d'ensemble dont la réalisation devient maintenant hypothétique avec des dates de réalisation impossibles à prévoir valablement aujourd'hui. Or, dans ce cas, le seul projet du cœur d'aérogare ne relèverait que d'un examen au cas par cas.

**Il n'aurait pas été soumis à enquête publique même s'il avait été soumis à** évaluation environnementale. L'article L123-2 exempte, en effet, d'enquête publique les demandes de permis de construire portant sur des projets d'aménagement donnant lieu à la réalisation d'une évaluation environnementale, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale. Le dossier aurait fait simplement l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique, selon les modalités prévues à l'article L123-19.

L'enquête actuelle sur le permis de construire du cœur d'aérogare pourrait, ainsi, être jugée comme allant au-delà de la procédure qui aurait été applicable si le projet de cœur avait été considéré sans lien avec d'autres opérations.

Elle a néanmoins eu l'avantage d'une large information et participation du public sur le fonctionnement actuel de l'aéroport et sur ses perspectives à long terme.

## **II) Déroulement de l'enquête**

L'enquête s'est déroulée selon les prescriptions réglementaires.

L'information du public a été faite conformément à la réglementation. Il convient de noter toutefois que plusieurs articles de journaux ou dans des sites internet ont traité de l'enquête publique et des oppositions que suscitaient le projet, apportant des informations complémentaires sur le déroulement de l'enquête.

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

Demandes visant à organiser une réunion publique et à prolonger la durée de l'enquête

Une association, motrice dans la contestation du projet, a demandé l'organisation d'une réunion publique d'information, les contraintes sanitaires n'ont pas permis de répondre favorablement à cette requête dont la justification, au demeurant, n'était pas flagrante.

Une demande de report de la date de fin d'enquête a également été formulée par plusieurs observations (dont le maire de Vitrolles). Compte tenu du nombre élevé de contributions du public démontrant la qualité de la participation du public, il n'y avait pas de motifs permettant d'asseoir une demande de prolongation dans les conditions prévues par l'article L123- 9 du code de l'environnement.

#### -modalités d'information du public

Par ailleurs, des observations diverses orales et écrites ont contesté les modalités d'information du public jugées largement insuffisantes, notamment au regard de l'importance du dossier et du contexte sanitaire.

Les prescriptions réglementaires ont été parfaitement respectées, de plus de nombreux articles de presse ont contribué à améliorer l'information de la population et le nombre d'observations recueillies montrent que la participation du public a été effective et de bonne qualité.

La régularité de l'enquête ne peut être, ainsi, mise en cause.

### **III) Avis sur le dossier d'enquête**

#### **-Examen du dossier**

Le dossier d'enquête et notamment l'évaluation environnementale et l'étude socio-économique, a été établi dans la perspective de la réalisation des 4 phases du projet d'ensemble envisagé avant la crise sanitaire,.

Il comporte l'ensemble des pièces exigées par la réglementation. Il contient tous les éléments d'information nécessaires pour apprécier l'utilité du projet, prendre connaissance de ses caractéristiques, pour évaluer son impact sur l'environnement et ses incidences concrètes.

L'évaluation environnementale peut être jugée de bonne qualité. Elle est considérée de bonne facture et didactique par l'autorité environnementale (le CGEDD) qui a, cependant, fait diverses observations.

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

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

- la totalité du dossier de permis de construire

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

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

Compte tenu de la difficulté pour le public de prendre connaissance du dossier, j'ai demandé qu'une plaquette d'information grand public non contractuelle soit disponible dans les trois communes et sur le site du registre dématérialisé pour permettre une appréhension rapide du projet et de ses enjeux.

Cette plaquette de 40 pages, bien présentée, a également eu l'avantage de replacer le projet dans le contexte actuel du transport aérien, après la crise sanitaire de la COVID 19. Elle précise notamment

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

## - Evaluation environnementale et étude socioéconomique

L'évaluation environnementale et l'étude socio-économique ont fait l'objet d'analyses détaillées dans le rapport principal qui ne seront pas reprises dans les conclusions.

Il faut cependant retenir que ces études comportent des hypothèses en terme de trafic aérien et de date de réalisation établies en 2019 qui ne correspondent plus aux projections pouvant être faites aujourd'hui avec la crise sanitaire de la COVID19.

Elles prévoient un trafic aérien de 18 millions de passagers en 2045, (soit un doublement du nombre de passagers d'ici 2045), or une hypothèse raisonnable, aujourd'hui, est d'espérer retrouver le trafic 2019 vers 2025, voire 2027.

De plus, elles ont essentiellement visé à apprécier l'impact du projet de la tranche conditionnelle (jetée d'embarquement et réaménagement des aires avions permettant au Terminal 1 d'atteindre une capacité de 12 millions de voyageurs) par rapport au scénario de référence (ne comportant pas cette tranche conditionnelle, la capacité du Terminal 1 étant limitée à 8 millions de passagers avec ou sans la réalisation du cœur d'aérogare) alors que cette tranche conditionnelle est manifestement reportée à une date qui ne peut être envisagée aujourd'hui. Notons que les scénarios projet et de référence ont été étudiés, sans prise en compte et avec prise en compte d'« améliorations tendanciennes », c'est à dire sans ou avec des améliorations positives, prévisibles, de l'impact environnemental du trafic routier et aérien dues à une évolution technologique, organisationnelle ou à une modification du comportement de la population.

De plus, les incidences environnementales du seul projet soumis à l'enquête sont difficilement identifiables dans un dossier particulièrement volumineux et ne comportant pas de chapitre spécifique sur le seul cœur d'aérogare.

Quant à l'étude socio-économique présentée elle ne comporte que des éléments fragmentaires sur l'apport économique du seul cœur d'aérogare (avec les volumes de passagers prévus avant la crise sanitaire). Toutefois, des éléments fournis par AMP dans son mémoire en réponse aux observations, le projet de cœur apparaît conserver sa viabilité économique avec des trafics en forte diminution.

Néanmoins, l'évaluation environnementale présentée, en décalage avec la réalité d'aujourd'hui, permet de faire une analyse détaillée des enjeux environnementaux liés à l'activité de l'aéroport mais avec des prévisions d'accroissement de trafic



fortement majorées par rapport aux perspectives qui peuvent être dressées, maintenant, suite à la crise sanitaire.

Les évaluations environnementales des phases ultérieures d'aménagement de l'aéroport, et les études socio-économiques seront naturellement à reprendre avec des hypothèses de trafic en forte baisse.

#### IV) Avis sur le projet

##### Inscription du Projet dans le Schéma de Composition Générale

Conformément à l'article 58 du cahier des charges type applicable à la concession de l'aéroport « à la demande du ministre chargé de l'aviation civile ou de sa propre initiative, le concessionnaire établit et met à jour un Schéma de Composition Générale qui précise, ...à différents stades de développement de l'aérodrome, la localisation et le dimensionnement des différentes infrastructures et installations. Ce Schéma et ses mises à jour sont approuvés par le ministre chargé de l'aviation civile. ». Ce Schéma doit constituer le plan directeur de l'aménagement et du développement des infrastructures et installations aéronautiques et extra-aéronautiques à horizon 2048 (fin de concession).

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

L'Autorité environnementale a regretté cette situation et précisé. « *L'importance de présenter un projet dont le périmètre intègre l'ensemble des opérations qui sont liées au développement de l'aéroport ..... De fait, le schéma de conception générale, qui devrait, selon AMP, remédier à ces insuffisances, ne sera disponible que lorsque la plupart des projets auront été autorisés.*

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

Mais, cette remarque de l'autorité environnementale est moins fondée aujourd'hui, compte tenu des nouvelles perspectives du transport aérien, fortement affecté par la crise sanitaire.

Ce schéma directeur d'aménagement à élaborer, maintenant, avec des projections de trafic, en forte baisse, ne semble pas pouvoir être finalisé avant 3 ou 4 ans. Il devra faire l'objet d'une évaluation environnementale et donc d'une enquête publique.

### Incidence environnementale du projet d'ensemble (tranche ferme et tranche conditionnelle)

Les enjeux environnementaux du projet sont, comme l'Autorité environnementale l'indique, notamment dans la synthèse de son dernier avis :

- « · la limitation des émissions de gaz à effet de serre..... ;
- la non-dégradation de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique, .....
- la préservation des espèces et de leurs habitats, .....
- l'insertion paysagère du projet ;
- la gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales,..... »

Les recommandations de l'Autorité environnementale concernent principalement :

**« la mise en place de mesures de compensation concernant les risques sanitaires, la qualité de l'air et le bruit, et les émissions de gaz à effet de serre, ces dernières devant être calées sur la trajectoire vers la neutralité carbone à l'horizon 2050. »**

Ces recommandations portent sur les incidences du projet envisagé dans sa globalité sur lesquelles les mesures proposées dans l'évaluation environnementale peuvent être considérées comme insuffisantes.

Pour les émissions de gaz à effet de serre, avec les hypothèses de trafic aérien du dossier retenues avant la crise sanitaire, elles apparaissent en faible augmentation compte tenu de la prise en compte des engagements de l'aviation civile **pour une croissance neutre en carbone** (qui font partie des améliorations tendanciennes retenues).

Malgré les incertitudes relatives à la tenue de ces engagements, ils sont pris en compte par la **Stratégie Nationale Bas Carbone** publiée par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire en mars 2020. Cette stratégie vise à atteindre, pour le France, la neutralité carbone, c'est à dire zéro émissions nettes à l'horizon 2050 (objectif introduit par le plan climat de juillet 2017 et inscrit dans la loi). Il y donc lieu, dans les scénarios, de retenir cette hypothèse relative à une croissance neutre en carbone.

Mais, si les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) de l'aviation sont à peu près bien cernées leurs effets sur le réchauffement climatique sont appréciés de manière différente selon les sources.

L'Autorité environnementale souligne en effet que « *le Groupe d'experts intergouvernementaux sur l'évolution du climat (GIEC) a estimé dans son rapport spécial sur l'aviation de 1999 que les effets totaux de l'aviation sont entre 2 et 4 fois supérieurs à ceux du seul CO<sub>2</sub> émis par les aéronefs, contre un facteur maximum de 1,5 pour la somme de toutes les activités humaines. Ce facteur n'est pas pris en compte dans la méthode Tarmaac* ». Cette méthode recommandée par la DGAC est utilisée par l'évaluation environnementale.

L'incidence réelle du trafic aérien varie, ainsi, du simple au double selon la méthode de calcul retenue. Il serait nécessaire que sur ce point, soit retenue une méthode d'évaluation ne prêtant pas à controverse.

Sur les autres incidences futures de l'aéroport liées à une augmentation du trafic, il apparaît que la population, impactée par le bruit pourrait s'accroître, et les risques sanitaires pour la population augmenter.

Or, sur la mise en place de mesures de compensation concernant les risques sanitaires, la qualité de l'air et le bruit souhaitées par l'Autorité environnementale, l'aéroport n'apporte pas d'éléments indiquant un engagement ferme d'aller au-delà des obligations qui lui incombent dans le cadre de l'application des textes en vigueur. A notre sens, notamment pour les nuisances sonores, des mesures significatives devront être proposées lors de l'examen du Schéma de Composition Générale qui doit fixer des perspectives jusqu'en 2048.

Ce Schéma devra, ainsi, impérativement être précédée de « l'étude d'approche équilibrée » à réaliser en concertation avec l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aériennes). Cette étude permet de faire un bilan coût économique de mesures de réduction des vols à certaines heures ou périodes comparé aux avantages résultant d'une diminution des nuisances sonores.

De plus, l'évaluation environnementale prévoit une augmentation significative de la population exposée au bruit à l'avenir, en raison de l'évolution positive de la démographie locale. Le résumé non technique de l'évaluation environnementale précise notamment :

*« Entre 2017 et 2045, dans le scénario avec le projet, le nombre de personnes exposées au bruit aérien augmente de 43 % (avec améliorations tendanciennes) à 46% (sans améliorations tendanciennes). Pour rappel, environ 20% de cette augmentation est due à la croissance naturelle de l'aéroport. ....*

*....A noter, que sur les 43% à 46% présentés plus haut, **il y a une part non négligeable de l'augmentation de la population impactée qui provient de l'évolution positive de la démographie locale (27%)**. Comme le prévoit les différents schémas locaux (SCOT, PLUI...), la population sur ces zones exposées au bruit aérien sera plus importantes en 2045 qu'elle ne l'est aujourd'hui. »*

On peut regretter que les documents de planification urbaines et le PEB n'aient pas envisagé des mesures plus contraignantes pour stabiliser, voire réduire la population impactée par le bruit.

Une action déterminée d'AMP, en lien avec les collectivités, paraît à conduire sur ce point.

En tout état de cause, le calendrier des travaux futurs sera à réviser de manière substantielle compte tenu des nouvelles projections de trafic à redéfinir avec la crise sanitaire. Compte tenu du report des autres phases du projet ou de leur décalage important dans le temps, les observations de l'Autorité environnementale n'ont plus la même portée, ni la même pertinence.

L'ensemble des points sur lesquels des améliorations seraient à apporter (émission des GES, bruit, risques sanitaires) seront à revoir dans la nouvelle évaluation environnementale (et lors de l'enquête publique) qui devra précéder l'approbation du Schéma de Composition Générale à établir, comme le demande l'Autorité environnementale avant tout nouveau projet important.

## Impact du seul projet cœur d'aérogare objet du permis de construire soumis à enquête publique

Les incidences environnementales du seul projet de cœur d'aérogare concernent les points suivants :

### **Imperméabilisation des sols**

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

### **Augmentation de trafic**

Le projet n'entraîne aucune augmentation de capacité, par rapport à la situation de référence. Mais le trafic aérien peut poursuivre sa progression, le Terminal1 étant limité à 8 millions de passagers.

### **Emission des gaz à effets de serre (GES)**

Les seules activités concernées par le projet sont celles maîtrisées par AMP qui a pris des engagements pour les limiter avec une certification Airport Carbon Accreditation (ACA). Mais, ces émissions propres de l'aéroport représentent une très faible part des émissions totales 0,5% seulement dans la prévision projet en 2045. Il n'en demeure pas moins que les émissions de GES du trafic aérien et routier auront tendance à augmenter s'il y a une croissance du nombre de passagers (même limité à 8 millions pour le Terminal 1).

Par ailleurs, le chantier sera conduit en respectant les normes HQE, limitant les émissions de GES lors de la construction.

### **Pompage dans la nappe**

Il est prévu un pompage permanent pour abaisser le niveau de la nappe phréatique qui sera surélevé, d'environ 30cm, en raison du barrage constitué par les parois moulées des fondations du projet de cœur d'aérogare. La justification environnementale intrinsèque de ce pompage n'est pas précisée par le dossier et l'ensemble de ce point paraît devoir être revu.

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

Le dimensionnement des unités de traitement devrait semble t'il être revu à la hausse, au moins pour les projets futurs.

**Impact dans le paysage** Il est très limité et pourrait être qualifié de positif compte

tenu de la qualité architecturale du bâtiment.

**Risques sanitaires** Le cœur n'aura quasiment pas d'incidences supplémentaires sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore. Mais la situation actuelle n'est pas très bonne et pourrait se détériorer avec l'augmentation du trafic.

**Impact économique** La viabilité économique du seul cœur d'aérogare apparaît maintenue avec des prévisions de trafic en forte réduction, après la crise sanitaire, (retour au trafic 2019 entre 2025 et 2027).

Ce projet reste compatible avec les possibilités de financement de l'aéroport (qui, rappelons le, ne perçoit aucune subvention publique) et conserve un apport significatif en terme de PIB.

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

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

#### [-intérêt général du projet, aspects économiques](#)

Seul l'investissement envisagé de l'ordre de 140 millions d'euros du cœur d'aérogare, objet du permis de construire soumis à la présente enquête, est envisagé à court terme. La viabilité économique de cet investissement avec les nouvelles prévisions de trafic paraît conservée et il reste compatible avec les possibilités de financement de l'aéroport.

Il est clair, par ailleurs, que le projet de cœur d'aérogare apparaît répondre à un besoin de modernisation de l'aéroport essentiel à l'attractivité économique de la région avec un impact environnemental limité.

Le nombre élevé d'avis favorables recueillis(158 sans double compte) émanant d'acteurs importants de la vie économique, touristique, culturelle et institutionnelle démontre que le projet correspond à une attente forte et est considéré comme une nécessité pour le développement et le rayonnement du territoire.

#### **IV) Avis sur les observations du public**

##### **Oppositions au projet demandant une limitation, voire une réduction du trafic aérien et des émissions de GES**

La majorité des contributions recueillies (607 sur 849 sans double compte) sont opposées au projet et demande une réduction du trafic aérien en raison de son impact lié à l'émission de gaz à effet de serre.

Il faut, d'abord, souligner que la contribution réelle au changement climatique du transport aérien reste un sujet qui mérite éclaircissement et qui diffère selon les méthodes de calcul utilisées (différentes entre la DGAC et le GIEC).

De nombreuses observations, prenant en compte une estimation haute de la contribution au changement climatique du transport aérien, soulignent que le projet, mais également le trafic aérien actuel, est contraire aux accord de Paris conclus lors de la COP21, à la Stratégie Nationale Bas Carbone, aux recommandations du Haut Conseil pour le Climat ou à celles de la Convention Citoyenne sur le Climat. Les arguments développés s'appuient sur des rapports, en particulier ceux de BL évolution et de SHIFT Project.

AMP, en réponse, souligne que le périmètre du permis de construire demandé dans le cadre de l'enquête publique ne porte que sur la première phase de restructuration, non capacitive. il ne vise pas à augmenter le trafic aérien. Il n'engendrera donc pas de croissance d'émissions de GES par rapport à la situation existante.

AMP rappelle, à juste titre, que c'est de la compétence de l'Etat de mettre en place les mesures de restriction du trafic aérien qu'il jugerait nécessaire pour atteindre les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone en 2050. Un aéroport ne peut, en effet, interdire son accès à la circulation aérienne. Cette décision incombe à son autorité de tutelle, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et au législateur. La régulation éventuelle du trafic aérien, formulée par de nombreuses contributions, relève, ainsi, des instances gouvernementales qui, dans les circonstances présentes, soutiennent le secteur aérien fortement touché par la crise sanitaire, tout en restant très attentives aux aspects environnementaux.

Néanmoins, l'Aéroport Marseille Provence indique qu'acteur à part entière dans l'écosystème du secteur aérien, il participe à l'effort collectif de réduction des émissions de GES et prend diverses initiatives dans ce sens.

L'AMP incite, ainsi, les compagnies aériennes à déployer leur flotte d'avion la plus récente .

L'aéroport souhaite, également, s'engager à ne plus soutenir le développement des liaisons aériennes qui ont une alternative ferroviaire à moins de 2h30.

Sur le périmètre gestionnaire, l'aéroport rappelle qu'il est engagé depuis 2014 dans l'Airport Carbon Accreditation avec l'objectif d'atteindre le « zéro émission nette» sur son périmètre d'ici 2050. L'aéroport s'engage, par ailleurs, dans une stratégie de croissance vertueuse volontariste respectueuse de l'environnement qui a été validée par son Conseil de Surveillance le 8 octobre 2020.

Il faut retenir que l'activité actuelle et le projet de cœur d'aérogare sont conformes aux recommandations et prescriptions du gouvernement et à la réglementation en vigueur. De ce fait, les réponses d'AMP sur le sujet des gaz à effet de serre, apparaissent satisfaisantes, notamment si on ne considère que le seul projet de cœur d'aérogare dont le permis de construire fait l'objet de la présente enquête.

Cela ne préjuge pas de ce qui devra être respecté à l'avenir pour les autres phases du projet (taxiways et tranche conditionnelle) en fonction du contexte réglementaire en vigueur et des projections qui pourront être faites notamment sur l'évolution du trafic aérien et des caractéristiques techniques des avions. A cet égard, il faut noter, l'annonce, faite par AIRBUS en septembre 2020, de la mise au point d'avions à hydrogène en 2035.

Pour les projets futurs, l'ensemble de la question devra, ainsi, être réexaminée, notamment lors de l'approbation du Schéma de Composition Générale, en fonction de prévisions de trafic revues à la baisse après la crise sanitaires et des orientations préconisées ou des mesures nationales décidées par le gouvernement et le législateur, en vigueur à ce moment là.

### **Observations sur le fonctionnement actuel de l'aéroport**

Les engagements de l'aéroport notamment sur la régulation de l'éclairage nocturne, sur la protection de la biodiversité, sur le traitement des déchets sont satisfaisants.

### **Observations sur le projet cœur d'aérogare**



Les critiques formulées sur la conception technique et architecturale du cœur d'aérogare apparaissent non justifiées au regard des réponses de l'aéroport. La qualité architecturale du projet (dont le maître d'œuvre est le cabinet international Foster+Partners), a été soulignée par la DRAC.

### **Observations sur l'évaluation environnementale**

Sur les observations faites sur l'évaluation environnementale, en dehors de celles liées à la contestation sur les émissions de gaz à effet de serre, AMP a apporté les éléments de réponse et les explications nécessaires.

Il faut cependant retenir qu'AMP va réaliser une étude de vulnérabilité au changement climatique de la plateforme aéroportuaire dans le cadre de son Schéma de Composition Générale. Cela apparaît nécessaire au regard, notamment, des risques de surélévation du niveau des mers et donc de l'Etang de Berre qui pourraient affecter le fonctionnement de l'aéroport au cours du siècle prochain ( par exemple risques de submersion notamment lors d'événements climatiques exceptionnels).

### **Observations sur la desserte de l'aéroport et sur les transports en commun**

Les éléments d'information fournis répondent aux préoccupations exprimées, étant précisé que cette question sur laquelle l'aéroport prend et s'engage à prendre de nombreuses initiatives, relève en premier lieu des collectivités concernées.

### **Observations sur l'étude socio-économique**

La nécessité de nouvelles études socio-économiques, en raison de la baisse du trafic, est reconnue par AMP. Mais, des éléments fournis par le maître d'ouvrage, il ressort que le projet de cœur d'aérogare apparaît conserver sa pertinence économique avec un trafic en forte baisse (retour au trafic 2019 vers 2026) et est toujours compatible avec les capacités de financement de l'aéroport qui sera toutefois contraint de reporter d'autres investissements.

### **Observations sur les nuisances sonores**

L'aéroport est attentif à cette question qui est soumise régulièrement à la Commission Consultative de l'Environnement, présidée par le sous-préfet d'Istres, en

vue de rechercher des modes d'approches, de décollages et des trajectoires minimisant les nuisances sonores.

Toutefois, cette question demeure très sensible au sein de la population. A notre sens, des mesures significatives (souhaitées par l'Autorité environnementale qui demande des compensations) devront être proposées lors de l'examen du Schéma de Composition Générale qui doit fixer des perspectives jusqu'en 2048..

Ce Schéma devra, ainsi, impérativement être précédé de « l'étude d'approche équilibrée » à réaliser en concertation avec l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aériennes) .

De plus, comme précisé plus haut, il serait très souhaitable pour que les documents de planification urbaine permettent d'éviter une croissance de la population dans les zones impactées par le bruit, croissance qui est soulignée par l'évaluation environnementale, en l'état actuel des différents schémas locaux (SCOT, PLUI...).

### **Observations favorables**

Le nombre élevé d'observations favorables (133 sur le registre dématérialisé, 29 lettres, une mention sur le registre papier) émanant d'acteurs et des principaux organismes et institutions du secteur économique, touristique et culturel, des collectivités majeures du département, démontrent que ce projet est très attendu et répond à un véritable besoin. La forte mobilisation en faveur du projet trouve vraisemblablement son origine dans une réaction aux oppositions qui se sont manifestées et relatées par les médias.

Il faut souligner également les avis favorables des communes de Marignane et de Saint-Victoret sur le projet de cœur d'aérogare, mais défavorable (pour Saint-Victoret) sur les projets d'extension.

Les observations du public ne paraissent pas de nature à mettre en cause ou à demander des modifications du projet de cœur d'aérogare objet de la présente enquête; les réponses de la société AMP, sur les observations du public, apportent des éléments d'informations et des précisions complémentaires au dossier qui apparaissent globalement satisfaisantes. Des questions, liées au développement futur de l'aéroport restent, néanmoins, traitées de manière partielle et devront être approfondies lors de l'examen du futur Schéma de Composition Générale.

## VI) Conclusions motivées et avis

Il a été procédé pendant 32 jours consécutifs du mardi 15 septembre 2020 au 16 octobre 2020 à une enquête publique, en application des l'article L123-1 et suivants et R123-1 et suivants du code de l'environnement.

Au regard des éléments d'analyse développés dans les chapitres précédents, volet conclusions et dans le rapport principal, je motive mon avis sur la base des éléments suivants :

-L'enquête s'est déroulée régulièrement sur la base d'un dossier conforme à la réglementation et le public a pu faire valoir ses observations et propositions ; le nombre de contributions déposées sur le registre dématérialisé (814) sans compter les lettres reçues (32) et les observations déposées sur les registres papier( 8) démontre que la participation du public s'est effectuée dans de bonnes conditions.

-L'évaluation environnementale qui est de bonne qualité, a été réalisée sur la base d'un projet d'ensemble comportant 4 opérations (« cœur d'aérogare », redressement des taxiways, création de la jetée et de l'aire d'accueil des avions), dans une perspective à long terme 2045, avec des hypothèses de trafic établies en 2019. La crise sanitaire du COVID19 a fortement réduit le trafic aérien qui ne devrait retrouver son niveau de 2019 qu'après 2025, entraînant un report des opérations prévues à l'exception du cœur d'aérogare. Les incidences sur l'environnement mises en évidence par l'évaluation environnementale sont, de fait, majorées par rapport à la réalité d'aujourd'hui.

-Toutefois, si l'ensemble du projet se réalisait, sur la base des données de trafic retenues avant la crise sanitaire, les mesures proposées par AMP sur les émissions de gaz à effet de serre, sur les compensations relatives à la qualité de l'air et au bruit, ne sont pas complètement satisfaisantes comme souligné par l'Autorité environnementale (le CGEDD) qui demande la « *mise en place de mesures de compensation concernant les risques sanitaires, la qualité de l'air et le bruit, et les émissions de gaz à effet de serre, ces dernières devant être calées sur la trajectoire vers la neutralité carbone à l'horizon 2050* ».

-Les observations du public portent pour une grande part sur l'incidence sur le réchauffement climatique du transport aérien et visent, de ce fait, à une réduction de

ce dernier. Elles ne sont pas susceptibles de remettre en cause le projet car il appartient, en effet, aux instances gouvernementales et au législateur, et pas à l'aéroport, de prendre d'éventuelles mesures pour limiter le trafic aérien. Sur les autres observations, l'aéroport a apporté des réponses circonstanciées et globalement satisfaisantes qui, pour certaines, devraient être approfondies ultérieurement, notamment sur les nuisances sonores et sur la pollution de l'air, dans le cadre du Schéma de Composition Générale, Schéma qui doit constituer le plan directeur de l'aménagement et du développement des infrastructures et installations aéronautiques et extra-aéronautiques à horizon 2048 (fin de concession).

-Compte tenu des incertitudes pesant sur les perspectives de développement du trafic aérien, des compensations souhaitables à mettre en place au regard des conséquences d'une augmentation du trafic sur les émissions de gaz à effet de serre, sur les risques sanitaires et sur les pollutions sonores, des difficultés d'appréciation des effets sur le réchauffement climatique des émissions des gaz à effet de serre du secteur aérien (des résultats du simple au double selon les méthodes de calcul utilisées), il paraît nécessaire de conditionner tout futur projet important, à l'établissement préalable du Schéma de Composition Générale, à approuver après évaluation environnementale et enquête publique (Schéma de Composition Générale dont l'Autorité environnementale a souhaité qu'il soit établi préalablement au projet).

-Ce Schéma de Composition Générale devra prendre en compte l'étude de vulnérabilité au changement climatique de la plateforme aéroportuaire pour apprécier, notamment, les risques liés à la montée des océans et « l'étude d'approche équilibrée » pour proposer des mesures significatives concernant les nuisances sonores.

-Sur les nuisances sonores, la mise en évidence par l'évaluation environnementale d'une augmentation significative, à l'avenir, de la population impactée, liée à l'évolution positive de la démographie locale, prévue par les différents schémas locaux (SCOT, PLUI), nécessite une action déterminée d'AMP en lien avec les collectivités pour que les documents de planification aient pour objectif une stabilisation, voire une diminution de la population dans les zones concernées.

-L'enquête porte sur le permis de construire du seul bâtiment dit « cœur d'aérogare » et l'avis de l'Autorité environnementale a été émis sur le projet global et sur la base de projections de trafic, établies avant la crise sanitaire de la COVID19 et à revoir en forte baisse aujourd'hui. Sous réserve de la prise en compte des remarques précédentes sur la nécessité d'établir le Schéma de Composition Générale préalablement à la réalisation de toute nouvelle phase de travaux importante, compte tenu du report à une date non prévisible de toutes les opérations, hormis le cœur de l'aérogare, compte tenu que les insuffisances relevées par l'Autorité environnementale doivent être, ainsi, relativisées, diminuant la portée des observations de cette dernière, il m'apparaît que mon avis sur le projet de cœur d'aérogare, peut être valablement émis sur la base de l'examen des incidences de ce seul projet.

-L'impact environnemental de la seule opération de cœur d'aérogare sera faible et ne peut justifier de mesures particulières au-delà de celles proposées par l'aéroport si, bien entendu, tous les engagements du maître d'ouvrage concernant la qualité environnementale du bâtiment et la conduite du chantier sont tenus. Deux points, néanmoins, méritent attention le dimensionnement des unités de traitement des eaux pluviales qui apparaît, à l'avenir, devoir être revu à la hausse et le pompage permanent de la nappe phréatique en phase d'exploitation dont la justification n'est pas claire.

-Le projet de cœur d'aérogare apportera de manière manifeste une meilleure qualité de service aux usagers de l'aéroport et participera à améliorer l'attractivité de la région. Sa viabilité économique apparaît maintenue même avec des hypothèses de trafic revues en forte baisse en raison de la crise sanitaire (retour au trafic 2019 vers 2026). C'est un projet attendu et soutenu par des acteurs et des organismes représentatifs importants du secteur économique, touristique et culturel, par les communes de Marignane et de Saint-Victoret, par le Département et par la Métropole.

Je considère, ainsi, que les avantages du projet soumis à l'enquête l'emportent, sans conteste, sur les faibles inconvénients pour l'environnement qu'il génèrera, justifiant un avis favorable assorti de quatre recommandations et d'une réserve.

## **LE COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR EMET UN AVIS FAVORABLE,**

### **EN RECOMMANDANT**

- de revoir, à l'avenir, à la hausse, le dimensionnement des unités de traitement des eaux pluviales,
- de démontrer la nécessité d'un pompage permanent de la nappe phréatique, au droit des fondations du cœur d'aérogare, ou de le limiter au maximum, si cette option est maintenue,
- d'intégrer dans l'arrêté de permis de construire les prescriptions à respecter, pour la construction (démarche HQE) et pour la conduite du chantier (la charte chantier vert) et les mesures prévues pour limiter la pollution des eaux superficielles,
- de mettre tout en œuvre, en liaison avec les collectivités concernées, pour que les documents de planification dans les zones impactées par le bruit prévoient une stabilisation, voire une réduction de la population et non pas une augmentation comme c'est le cas aujourd'hui.

### **SOUS RESERVE**

-d'un engagement du pétitionnaire auprès du préfet, engagement à rendre public notamment sur le site de la préfecture, à conditionner la réalisation de tous les projets importants futurs de l'aéroport,

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

-ou soumis pour approbation au ministre chargé de l'aviation civile selon les dispositions combinées de l'article 6 de l'avenant de la concession et de l'article 61 du cahier des charges type (projet dont le montant hors taxe excède 20 % du chiffre d'affaires des activités concédées),

à l'approbation préalable du Schéma de Composition Générale (prévu à l'article 58 du cahier des charges type applicable à la concession de l'aéroport), établi avec les nouvelles perspectives de trafic et qui devra, avant approbation par le ministre

compétent, faire l'objet d'une évaluation environnementale et d'une enquête publique. Ce Schéma de Composition Générale devra prendre en compte les études prévues par l'aéroport, à réaliser avant l'établissement du Schéma, et en particulier l'étude de vulnérabilité au changement climatique de la plateforme aéroportuaire et « l'étude d'approche équilibrée ».

### **Le Commissaire-Enquêteur**



Charles Vigny

**Le 10 Novembre 2020**