

AÉROPORT MARSEILLE-PROVENCE

PROJET D'EXTENSION DE LA SECONDE PISTE

SYNTHESE

1) *Aéroport Marseille-Provence* : présentation

L'Aéroport est situé au cœur de l'Arc méditerranéen qui regroupe les plus grandes régions économiques d'Espagne, d'Italie et de France.

- **la Catalogne** est la première région d'Espagne,
- **la Lombardie** est la première région d'Italie et la deuxième région d'Europe,
- **la Provence** est la troisième région de France.

Idéalement situé au cœur de l'Europe du Sud, l'Aéroport *Marseille-Provence* s'ouvre sur un marché potentiel de 400 millions d'habitants.

La zone d'influence de l'Aéroport s'étend sur près de 4 millions d'habitants.

75% des utilisateurs de l'Aéroport *Marseille-Provence* sont soit des habitants des Bouches-du-Rhône soit des passagers à destination du département.

Mais le rayonnement de l'Aéroport dépasse le département (1 800 000 habitants) pour drainer une clientèle située dans les départements limitrophes (Var, Vaucluse, Alpes-de-Haute-Provence, Gard, Hérault, Drôme...).

Au cours des dernières années, les communes situées sur le pourtour de l'Etang de Berre ont connu une croissance importante de leur population largement supérieure à la moyenne départementale, ont vu leur tissu industriel et commercial se densifier générant ainsi un nombre de plus en plus important d'utilisateurs de l'Aéroport.

75 villes reliées en direct (régulier-charter) vers 25 pays

- France métropolitaine et Corse	16 villes
- Départements d'Outre-mer	1 ville
- Europe (sauf France)	34 villes
- Afrique	20 villes
- Reste Monde	4 villes

27 compagnies aériennes régulières (dont 21 étrangères)

***Marseille-Provence*, seul Aéroport de dimension internationale en Provence, est à moins d'une demi-heure de Marseille et d'Aix-en-Provence, à moins d'une heure trente des autres grandes capitales économiques et culturelles de notre région et des grands centres touristiques qui font le succès de la Provence.**

Grâce à un important réseau routier et autoroutier, il est facile de rejoindre Marseille (A7 / A55), Salon, Avignon (A7), Arles et La Camargue (A7/A54). Vers l'est, l'A55 puis l'A52 permettent de relier Toulon et le Var.

***Marseille-Provence* en chiffres**

***Marseille-Provence* est le 3^{ème} aéroport français pour le trafic passagers (après Paris et Nice) et le 3^{ème} pour le trafic fret (après Paris et Toulouse).**

		2000/1999
<i>Mouvements d'avions commerciaux</i>	100 045	+ 11,3%
<i>Passagers</i>	6 458 429	+ 7,3%
<i>Fret (en tonnes)</i>	39 757	+ 3,5%
<i>Poste (en tonnes)</i>	19 632	- 2,7%

Evolution du trafic passagers

2000	6 458 429	+ 7,3%
1999	6 016 796	+ 6,1%
1998	5 669 511	+ 3,6%
1997	5 473 480	+ 1,3%
1996	5 401 394	+ 5,8%
1995	5 106 617	+ 5,7%

Mouvements commerciaux

2000	100 045	+ 11,3%
1999	89 882	+ 3,4%
1998	86 899	+ 4,3%
1997	83 298	+ 4,8%
1996	79 449	+ 9,7%
1995	72 417	+ 16,7%

Avec près de 4 800 emplois directs, l'Aéroport est l'un des tout premiers employeurs de la région. A l'horizon 2015 le poids économique et social va continuer à croître. Les effectifs devraient augmenter progressivement pour atteindre 9 000 à 10 000 emplois directs. Les retombées financières devraient plus que doubler.

Les travaux à réaliser vont entraîner des investissements importants dont les entreprises régionales devraient être les principaux bénéficiaires dynamisant ainsi la création d'emplois dans la région.

Entre 1995 et 2000, les emplois directs de l'Aéroport *Marseille Provence* ont augmenté de plus de 28% passant de 3715 à 4754 salariés. Dans le même temps le nombre d'employeurs est passé de 140 à 156.

Les salariés résident en priorité sur les communes les plus proches de l'Aéroport (Marignane, Vitrolles, Saint-Victoret) ainsi que sur les deux grandes communes faisant partie de l'hinterland naturel de l'Aéroport (Marseille et Aix-en-Provence).

Dans la catégorie « autres communes du département » se trouvent les communes de Velaux, Châteauneuf-les-Martigues, Istres, la Fare-des-Oliviers et celles de la Côte Bleue (Carry-le-Rouet, Ensues-la-Redonne, le Rove ...).

Dans certaines communes, un pourcentage non négligeable de la population active travaille sur l'Aéroport. Le poids des actifs de l'Aéroport par rapport à la population active est de 6,5% pour la commune de Saint-Victoret ; 5,8% pour la commune de Marignane ; 3,3% pour Rognac ; 2,9% pour Vitrolles. Les communes de Gignac, Berre-l'Etang, Velaux et Châteauneuf-les-Martigues ont un pourcentage compris entre 1,7% et 2,7%.

Quelques chiffres :

IMPACT ECONOMIQUE DIRECT : 2 192 MF

IMPACT ECONOMIQUE INDIRECT : 4 041 MF

IMPACT ECONOMIQUE INDUIT : 7 479 MF

IMPACT ECONOMIQUE TOTAL : 13 712 MF

2) AÉROPORT MARSEILLE-PROVENCE : AVANT-PROJET DE PLAN DE MASSE, UN PROJET POUR 2015.

L'Aéroport *Marseille-Provence* mène depuis plusieurs années une réflexion sur son devenir. Cette démarche a été l'occasion d'élaborer une stratégie à long terme prenant en compte deux éléments majeurs et indissociables :

- a) **disposer, pour une région aussi importante que celle de Marseille, d'une infrastructure aéroportuaire adaptée aux besoins de sa population et indispensable aux échanges et à la croissance économique locale,**
- b) **améliorer globalement la situation environnementale avec un double objectif :**
 - **la réduction des nuisances sonores et la limitation des populations concernées par la gêne**
 - **la cohérence des servitudes d'urbanisme applicables dans les différentes communes du pourtour de l'Aéroport.**

A travers la procédure d'instruction de la révision de l'Avant-Projet de Plan de Masse, l'Aéroport propose une concertation sur sa stratégie à long terme, basée sur la transparence, avec les principales collectivités locales concernées par son avenir.

L'OBJET DE LA CONSULTATION

La planification a pour mission essentielle de préserver l'avenir des infrastructures aéroportuaires, outils indispensables au service des régions et des populations, des politiques de transports, de l'aménagement et du développement du territoire.

L'Avant-Projet de Plan de Masse (APPM) est un document de planification à long terme qui fixe les caractéristiques géométriques de l'Aéroport dans son extension maximale. Il indique l'implantation des bandes de piste, l'emprise foncière et les principales dispositions envisagées (desserte terrestre, zonage, environnement...).

Ce document sans être opposable aux tiers, constitue une référence dans l'élaboration des documents d'urbanisme. Il est utilisé pour l'élaboration des futurs Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et de Servitudes Aéronautiques (PSA).

Ces deux documents seront précisés puis soumis à enquête publique à l'issue de la révision de l'APPM. **L'approbation de l'APPM est du ressort du Ministre des Transports et intervient après consultation des services de l'Etat et des collectivités locales concernées (conseils municipaux pour les communes).**

De même que nombre de projets à proximité de l'Aéroport sont de nature à interférer sur la définition de l'APPM, les enjeux liés à l'APPM sont susceptibles d'influencer directement ou indirectement les politiques d'aménagement des collectivités concernées.

La consultation liée à la révision de l'APPM répond donc à deux objectifs :

- 1) présenter aux décideurs locaux l'évolution souhaitable de l'Aéroport,
- 2) s'assurer de la prise en compte des contraintes environnementales et des politiques locales d'aménagement.

UN PEU D'HISTOIRE

Le site aéroportuaire est localisé sur les communes de Marignane et Vitrolles. Il appartient à l'Aire Métropolitaine Marseillaise, pôle occidental de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Son implantation en bordure de l'étang de Vaine a été, dès l'origine, un élément influent.

Au début des années 60, le paysage environnant de l'aéroport est encore largement dominé par les terrains naturels et agricoles.

Depuis l'urbanisation s'est développée très rapidement jusqu'aux limites foncières de l'emprise aéroportuaire. Seule, une zone peu urbanisée subsiste dans l'axe de la piste 2 à la limite des communes de Marignane et Saint Victoret. Cependant, au Nord de la plate-forme, la barrière naturelle constituée par l'étang de Vaine a permis de contenir ce développement au-delà des rives du plan d'eau.

SITUATION JURIDIQUE

L'Aéroport a été concédé à la CCI Marseille Provence en 1934, pour une durée de 50 ans. La concession a été renouvelée en 1987, pour une durée de 30 ans.

PRINCIPALES INSTALLATIONS AEROPORTUAIRES

Zone est

**2 PISTES : Piste 1 de 3 500 m, Piste 2 de 2 400 m,
Aérogare de 80 000 m² pouvant accueillir 8 millions de passagers et équipée
de 19 passerelles télescopiques,
17 postes de stationnements avions au contact de l'aérogare,
6 gares de fret dont 3 privatives,
9 300 places de parking autos,
Base des bombardiers d'eau de la Sécurité Civile**

Zone ouest

**3 bâtiments accueillant des activités de maintenance aéronautiques : hangars
Boussiron, Fourès et ATE**

**CF. DOCUMENT P. 7 (*Aéroport Marseille-Provence 2001 avant l'extension*),
Deuxième plaquette.**

LES RAISONS D'UN NOUVEL AVANT-PROJET DE PLAN DE MASSE

**Le dernier APPM approuvé de l'Aéroport date du 25 juillet 1960 et
prévoyait une piste 1 allongée à 3 000 m et une piste 2 d'une longueur de 2 000 m.**

**Les différentes extensions réalisées au cours des décennies qui suivirent, ont
abouti à l'étude d'un nouvel APPM pris en considération en 1982. L'impact
environnemental de ce dernier projet combiné à un ralentissement de la croissance du
trafic aérien conduisirent à son abandon.**

L'obsolescence des documents de planification existants et l'évolution du transport aérien ont amené les autorités aéroportuaires à lancer l'étude d'un nouvel APPM.

Le nouveau document a été réalisé à partir d'un double constat :

Sur le moyen terme, le trafic de l'Aéroport devrait continuer à augmenter.

En 2000, l'Aéroport a accueilli 6,5 millions de passagers et 100 000 mouvements d'avions commerciaux.

L'étude de l'évolution du trafic montre que l'Aéroport est susceptible de recevoir annuellement entre 10 et 12 millions de passagers à l'horizon 2015, soit près de 150 000 mouvements d'avions commerciaux (ce qui représente une prévision de croissance annuelle moyenne de 2,75%).

La capacité d'accueil de l'Aéroport est limitée par le système de pistes actuel.

La piste 1 d'une longueur de 3 500 m et la piste 2 de 2 400 m sont convergentes, et la distance les séparant ne permet pas une utilisation optimale : la piste 2 est uniquement considérée comme une piste ponctuelle de débordement.

La capacité du système actuel étant estimée à 120 000 mouvements commerciaux, il existe un risque de saturation à brève échéance.

La réflexion engagée vise à prévoir une évolution possible de la plate-forme afin de satisfaire à la demande du transport aérien à long terme et à assurer la meilleure intégration possible de l'Aéroport dans son environnement.

LE PROJET RETENU : RECONSTRUCTION ET ALLONGEMENT DE LA PISTE 2

Après analyse de plusieurs scénarios, le projet retenu repose sur l'optimisation de la gestion d'un doublet de pistes parallèles visant à accueillir un trafic composé d'une flotte aux performances homogènes, c'est-à-dire essentiellement le trafic commercial ou assimilé.

Afin d'aménager ce doublet de pistes parallèles, la position et la longueur de la piste 1 restent inchangées. En revanche, la piste 2 devra être reconstruite à une longueur de 3 350 m.

L'écartement entre les deux pistes sera de 384 m., permettant l'implantation d'une voie de circulation centrale.

La partie en remblai sur l'étang sera similaire à celle construite pour la piste 1. Les caractéristiques des aménagements prévus par l'APPM restent dans l'emprise foncière du domaine public aéronautique actuel.

Ce doublet de pistes identiques permettra de spécialiser leur utilisation lorsque le niveau de trafic l'exigera, la piste la plus proche de l'aérogare (piste 1) étant essentiellement utilisée pour les décollages, la piste 2 recevant majoritairement les atterrissages .

Cette utilisation des deux pistes apporte une opportunité de décalage des trajectoires et de meilleure répartition du trafic sur des zones faiblement urbanisées, dans l'axe de la piste 2, et ainsi permettra de limiter la population touchée par la gêne sonore. (Cf. DOCUMENT p. 11, Plaquette 2 : nouvel APPM avec la reconstruction et l'allongement de la piste 2, la création d'une voie de circulation centrale, la création d'une voie de circulation, l'échangeur nord, la future rocade).