Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION AUVERGNE

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

PROJET DE CREATION D'UNE RAQUETTE DE RETOURNEMENT SUR LA PISTE DE L'AEROPORT DE CLERMONT-FERRAND AUVERGNE (63)

Le syndicat mixte de l'aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne porte un projet de création d'une raquette de retournement d'une surface de 4900 m2 au seuil 26 de la piste de l'aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne sur la commune de Lempdes, dans le département du Puy-de-Dôme.
Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.
L'article R.122-6 III. du code de l'environnement dispose que l'autorité environnementale pour ce projet est le préfet de région. Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne.
En application de l'article R.122-7 II. du même code, l'autorité environnementale doit donner son avis sur le dossier complet dans les deux mois suivant sa réception, datée du 4 février 2014.

Le présent avis, transmis au pétitionnaire, doit être joint au dossier soumis à la consultation du public et mis en ligne sur les sites Internet de la préfecture du Puy-de-Dôme et de la DREAL.

1. Présentation du site et du projet

L'aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne est la propriété du syndicat mixte de l'aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne, composé du conseil régional d'Auvergne, du conseil général du Puy-de-Dôme et de Clermont-Communauté.
L'exploitation de l'aéroport est déléguée à la Société d'Exploitation de l'Aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne, du groupe Vinci Airport3.

L'aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne se situe sur 4 communes, celles de Clermont-Ferrand, d'Aulnat, de Pont-du-Château et de Lempdes. La future raquette de retournement se trouve sur cette dernière.

La piste de l'aéroport mesure 3015 mètres de longueur et 45 mètres de large.

Pour permettre l'accès des gros porteurs et le décollage au seuil 26 dans le cas de vents forts venant de l'ouest, il a été décidé de créer une raquette de retournement d'une surface de 4900 m² au seuil 26 de la piste de l'aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne.

Les travaux prévus comprennent du rabotage de chaussée, du terrassement de plate-forme, de la mise en place de caniveaux béton, de la création structure de chaussée, du remblaiement, de la mise en œuvre d'enrobés et de création d'une tranchée drainante.
Il est prévu que ces travaux s'effectuent de nuit (23h-5h) afin d'assurer la sécurité aérienne. Ils sont programmés courant 2014.

Il est indiqué, pour accéder au chantier, que les engins et le personnel emprunteront la voie privée menant au Lycée Agricole de Marmilhat puis un chemin de terre existant permettant d'accéder à la piste. L'accès pour la phase travaux ne nécessitera donc pas d'aménagement spécifique.

2. Qualité du dossier

Le dossier comprend bien formellement toutes les parties de l'étude d'impact exigées par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

2.1. Résumé non technique

Ce résumé complet et illustré permet de prendre connaissance du projet et des principales conclusions de l'étude d'impact.

2.2. Analyse de l'état initial de l'environnement et principaux enjeux environnementaux du site

- Riverains et milieu humain

L'enjeu n'est pas clairement présenté dans le dossier. Cependant le site du projet est inclus dans le périmètre actuel de l'aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne.

Le dossier rappelle que le nombre de passagers était de 376 900 passagers en 2012 et 416 800 en 2013, ce qui classe l'aéroport au 23ème rang au classement des aéroports français en 2012.

La piste concernée par le projet fait l'objet de 11 300 mouvements par an environ. Ces mouvements comprennent uniquement les vols commerciaux et d'affaires. À ces mouvements doivent être ajoutés les vols privés des aéro-clubs.

En matière de plan d'exposition au bruit, l'aire d'étude est classée dans une zone de bruit fort du fait de la présence de l'aéroport.

- Espaces agricoles

Les abords des pistes sont exploités pour partie en prairies de fauche pour l'herbe par l'exploitation agricole du Lycée agricole de Marmilhat. L'état initial aurait pu décrire ce contexte.

- Eau et zones humides

Le dossier montre bien que les enjeux relatifs à l'eau sont importants sur le site.

En effet, une étude de vulnérabilité des eaux souterraines réalisée par le bureau d'étude BioBasic Environnement en 2014 précise notamment « l'aire d'étude se trouve au droit de formations sédimentaires de nature marnocalcaire. Les niveaux d'eau mesurés sur ce secteur sont généralement compris entre 1 et 2 mètres de profondeur par rapport au sol. Le sens d'écoulement global des premières eaux souterraines suit un axe orienté du Sud-Ouest vers le Nord-Est, parallèle aux trajectoires décrites par les cours d'eau traversant ce secteur géographique. Il est toutefois précisé qu'il existe une relation entre la nappe et les ruisseaux et que selon les saisons le sens d'écoulement peut subir des perturbations notamment liées à une alimentation de la nappe par les cours d'eau ».

Malgré cette vulnérabilité, il est mentionné qu'« aucun impact n'a été constaté sur les [...] sols et eaux souterraines [analysés] dans le cadre de la présente étude. En effet, aucun indice organoleptique de pollution n'a été relevé sur les sols investigués et les résultats analytiques montrent l'absence d'impact des hydrocarbures sur ces derniers. Les eaux souterraines présentent par ailleurs une bonne qualité vis-à-vis des paramètres analysés (paramètres physico-chimiques, DCO, DBO5, hydrocarbures totaux et formiate de potassium) ».
En cohérence avec ce constat, la masse d'eau souterraine (FRGG051) qui concerne le site est en bon état chimique et quantitatif, qui doit être maintenu.

L'absence de captage, notamment pour l'eau potable, est signalé.

En ce qui concerne les cours d'eau :
- L'Artière s'écoule à 790 mètres au nord de la zone étudiée.
- Le ruisseau « le Bec » s'écoule à 150 mètres environ au sud de cette zone. Il constitue la frontière sud de l'aéroport et il constitue aussi un exutoire pour les eaux de pluie des surfaces de l'aéroport.
La qualité de ces cours d'eau est dégradée et la masse d'eau superficielle (FRGR0266) dans laquelle ils s'inscrivent est classée en état chimique mauvais et état écologique médiocre.
Les objectifs d'atteinte du bon état pour cette masse d'eau sont fixés en 2021 pour l'état écologique et 2027 pour l'état chimique.

L'étude démontre que le fonctionnement hydrologique du secteur est complexe.
En effet, les eaux de pluie sont évacuées de la piste par gravité vers les zones enherbées environnantes. Des drains conduisent ensuite ces eaux vers le Bec.

En ce qui concerne les zones humides, l'étude se limite page 25 à l'affirmation que « la zone de la future raquette n'est pas considérée comme une zone humide mais comme une prairie enherbée. La présence de drains empêche [...] la stagnation des eaux favorable au développement de plantes hydrophiles».
La description de l'état initial aurait pu être approfondie en évoquant notamment l'historique des zones humides qui existaient sur le site avant drainage et aménagement des pistes.
Ces éléments auraient éclairé le fonctionnement hydrologique complexe de cette zone et le risque d'impact des eaux qui ruissellent des pistes vers le milieu naturel.
En effet, l'étude est peu précise concernant ces drains : « aucune trace de la mise en place de ces drains n'a été retrouvée dans les archives de l'aéroport», qui pourtant contribuent à la collecte et au transport des eaux de ruissellement des pistes, potentiellement souillées, notamment vers le ruisseau du Bec.

- Risque naturel

Cet enjeu est bien présenté dans le dossier qui précise que « le site d'intérêt n'est pas concerné par les plans de Prévention des Risques Naturels Prévisibles d'inondation (PPRNPi) relatif à l'Artière qui a été prescrit le 27/12/1999, enquêté le 30/05/2001 et approuvé le 06/03/2002. Bien que n'étant pas concerné par les plans de Prévention des Risques Naturels Prévisibles d'inondation (PPRNPi), le site d'intérêt se trouve en partie concernée par la présence de zones inondables d'aléa faible à fort. »
L'étude relève à juste titre que la gestion des eaux pluviales est à considérer avec sérieux notamment au regard des risques inondations connus sur l'aire d'étude.

2.3. Explications des choix du projet

Le dossier rappelle que l'aéroport de Clermont-Ferrand remplit de nombreuses fonctions socio-économiques au sein de l'agglomération clermontoise.
Il constitue un pôle stratégique, commercial et industriel et nécessite donc des investissements de la part du syndicat mixte.

Une raquette de retournement sur une piste d'aéroport est conçue pour permettre le retournement d'un aéronef en bout de piste. Sur l'aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne, il existe un axe de piste, soit deux directions pour le décollage, en partance du seuil 08 ou du seuil 26. Dans le cas de vents forts venant de l'ouest, le décollage habituel des aéronefs en seuil 08 est déconseillé par la tour de contrôle qui oriente les avions pour un décollage en seuil 26. À cet endroit, la manœuvre est facilement négociable pour les aéronefs de petite taille mais pas pour la circulation des gros porteurs.

Aussi, pour permettre l'accès au seuil 26 depuis les installations, deux possibilités ont été envisagées :

1. La première consiste en un élargissement de 3 m de large sur une longueur de 2 km et le réaménagement du virage en direction de la piste. Cette solution a été écartée pour deux raisons principales : la première est d'ordre environnemental, car cette solution nécessitait l'imperméabilisation d'environ 6 500m² de surface enherbée; la seconde est d'ordre économique, le coût étant largement supérieur à la solution d'une raquette en raison notamment de la mise en place du balisage et des caniveaux sur 2km. Enfin, cette solution nécessiterait une durée de travaux importante avec un impact non négligeable sur le fonctionnement de l'aéroport.

2. La deuxième consiste en la création d'une raquette de retournement au seuil 26, pour permettre le décollage des gros porteurs au seuil 26, en effectuant notamment un demi-tour sur la dite raquette. C'est cette solution qui a été retenue, car elle engendre des coûts moindres pour le porteur de projet et elle impacte moins l'environnement du fait de la surface imperméabilisée plus faible.

La justification du projet intègre bien donc des critères environnementaux.

2.4. Évaluation des impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser

- Riverains et milieu humain

Le dossier montre l'absence d'impacts significatifs, pour les riverains, pendant la phase travaux. Cependant, compte tenu des horaires du chantier, le bruit aurait pu être mieux évalué vis-à-vis des habitations les plus proches, dans le cadre de l'accès à la zone de travail comme pour la zone elle-même. La différence d'émergence entre le trafic de nuit de l'aéroport et l'ensemble des activités du chantier mériterait d'être calculée.
En activité, le projet devrait entraîner une légère augmentation de la circulation en seuil 26 mais comme l'indique le dossier, les nuisances supplémentaires générées par rapport à la situation actuelle peuvent être considérées faibles.

- Espaces agricoles

L'impact dû au projet sur cet enjeu est logiquement considéré comme non significatif par le dossier compte tenu de la contiguïté de cette surface avec la piste actuelle et de sa situation dans l'emprise de l'aéroport, qui constitue un secteur largement artificialisé.

- Eau

Les investigations menées dans le dossier confirment que les sols et les eaux qu'ils abritent peuvent être considérés comme vulnérables à une éventuelle pollution de surface, mais qu'ils présentent un usage peu sensible sur le site.
L'étude permet de relever que l'augmentation de la surface imperméabilisée due au projet accentue logiquement le risque de pollution chronique ou accidentelle par ruissellement.
Cependant, elle démontre que la surface modérée du projet par rapport à celle qui est déjà imperméabilisée (le projet représente environ 3 % de la surface totale de la piste) ne modifiera pas de manière significative les apports de polluants au milieu naturel en phase d'exploitation.

Toutefois, le dossier annonce la mise en place d'un séparateur à hydrocarbures et indique que cet aménagement, intéressant pour réduire le risque de pollution, ne pourra être mis en œuvre en même temps que le projet, qui ne respectera donc pas les obligations en matière de rétention des eaux pluviales et d'installation de séparateurs à hydrocarbures en particulier. Le dossier explique en effet que l'ensemble de la piste de l'aéroport doit être entièrement réaménagé dans un délai de 5 ans et que cette réalisation comprendra la réorganisation du réseau de gestion des eaux pluviales avec des systèmes de rétention et des séparateurs à hydrocarbures.
L'étude aurait pu mieux justifier le report de cette mesure.

Le dossier prévoit aussi la mise en place de dispositions favorisant la diffusion des eaux pluviales dans l'espace enherbé d'environ 150 mètres qui sépare le projet du ruisseau du Bec, mais il n'évalue pas leur efficacité. Il semble qu'elles consistent principalement en la mise en place de tranchées drainantes afin de ne pas concentrer les écoulements en un seul point.

- Risque naturel

Le projet n'est pas de nature à aggraver le risque d'inondation constaté sur le secteur.

3. Prise en compte de l'environnement par le projet

Le dossier montre bien que les impacts potentiels du projet sont modestes par rapport à l'exploitation actuelle de l'aéroport.

Cependant, compte tenu du fonctionnement hydraulique du secteur et de sa vulnérabilité en matière de préservation de l'eau et des sols, la justification du choix et du calendrier retenu pour les aménagements de collecte et de traitement des eaux potentiellement souillées issues du ruissellement des pistes aurait mérité d'être précisée.

- 4 AVR. 2014

Clermont-Ferrand, le

Le préfet,

Michel FUZEAU