



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA REGION AUVERGNE

Clermont-Ferrand, le 25 mars 2010

Avis de l'autorité Environnementale

Société REGIONAL - Commune de CLERMONT-FERRAND

Par transmission du 23 décembre 2009, le préfet du Puy-de-Dôme a fait parvenir à l'inspection des installations classées le dossier daté du 1er décembre 2009 présenté par M. Alain GALLOU, agissant en sa qualité de Directeur des Services Généraux de la Société Anonyme REGIONAL, dont le siège social est situé Aéroport Nantes Atlantique 44345 BOUGUENNAIS Cedex.

Ce dossier a fait l'objet d'une recevabilité datée du 4 février 2010 et d'un accusé de réception en date du 2 mars 2010.

Selon l'article R.122-13 du Code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant cette réception.

Selon l'article R.122-1-1 du Code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour le projet est le préfet de Région ; l'avis a été préparé par la DREAL.

Conformément à l'article R.122-1-1-IV du Code de l'environnement, l'autorité environnementale a consulté le préfet du Puy-de-Dôme. Celui-ci a produit sa contribution au titre du présent avis en date du 23 mars 2010.

Le présent avis, transmis au pétitionnaire, est inséré dans le dossier soumis à l'enquête publique.

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Identification du pétitionnaire

- Raison sociale : Société REGIONAL S.A.
- Identification du signataire : M. Alain GALLOU, Directeur des Services Généraux
- Siège social : Aéroport Nantes Atlantique 44345 BOUGUENNAIS Cedex
- Adresse de l'autorisation sollicitée : Zone Industrielle Aéronautique Sud, commune de CLERMONT-FERRAND
- N° de SIRET : 331 351 920
- Code NAF : 5110Z
- Activité : maintenance et réparation d'avions

1.2 Objectif du projet

La Société REGIONAL, filiale à 100 % d' AIR FRANCE, dispose de 2 sites de maintenance dont une base principale à CLERMONT-FERRAND.

Le site de CLERMONT-FERRAND, actuellement situé en partie nord de l'aéroport à proximité de l'aérogare, n'est plus adapté à l'évolution des avions et du marché. Aussi, la Société REGIONAL envisage de réaliser un nouveau site de maintenance d'avions à proximité immédiate et au sud-est de l'aéroport d'AULNAT en y transférant et étendant les installations,

Son effectif à CLERMONT-FERRAND sera de 250 permanents, 400 au total.

1.3 Localisation du projet

□ Le terrain est situé dans la Zone Industrielle Aéronautique Sud de la commune de CLERMONT-FERRAND à plus d'1km à l'Est de l'agglomération et à 1km au sud de l'agglomération d'AULNAT, en limite des pistes de l'aéroport Clermont-Ferrand Auvergne.

Le terrain est situé en zone UY du POS de Clermont-Ferrand, zone « couvrant la partie de l'Aéroport située sur le territoire communal ».

Il occupe les parcelles cadastrées section BS 137, propriété du Syndicat Mixte de l'Aéroport Clermont-Ferrand Auvergne.

Le terrain est actuellement en partie occupé par une dalle béton.

La surface globale d'emprise sur le terrain est de 26 000 m², dont 15 000 m² bâtis et 11 000 m² de parking avions.

Les premières habitations sont situées le long de la RD766, à 150 m au sud du terrain.

□ Le projet consiste en :

- un hangar principal regroupant les activités d'entretien et de maintenance et comprenant également divers ateliers, des magasins et des bureaux sur deux niveaux,
- un bâtiment technique,
- une zone de manœuvre des avions.

1.4 Activités

Les activités de maintenance pourront porter sur 4 avions présents simultanément dans le hangar.

Les avions seront tractés dans le hangar de maintenance, en général vidangés de leur kérosène.

Ils seront désossés et les composants dirigés vers les différents ateliers :

- atelier moteurs (pas d'essais de moteurs),
- atelier roues électromécanique (démontage, montage, rénovation des jantes, retouches de peinture, contrôle de batteries),
- atelier chaudronnerie,
- atelier armement cabine,
- atelier peinture (une cabine de peinture, une salle de ponçage, une salle de préparation des peintures et une chaudière),
- atelier infrastructures (opérations sur la carcasse des avions),
- atelier moyens au sol (entretien des installations du site) ;

Le stockage des diverses matières se fera dans plusieurs magasins.

Utilités notables :

- alimentation en eau à partir du réseau public ,
- installation de combustion d'une puissance globale de 2,2 MW ,

- dépôt de liquides inflammables de capacité < 10 m³ ,
- installations de compression et de réfrigération de 328 kW de P totale,
- installations de charge de batteries de 75 kW de P totale,
- stockages de produits dangereux en petits contenants.

1.5 Classement des installations projetées

Les installations projetées relèvent du régime de l'autorisation prévue à l'article L.512-1 du Code de l'environnement, au titre des rubriques listées dans le tableau ci-dessous.

N° rubrique	Désignation des activités	Volume d'activité	Régime	Seuil
2910-A2	Installations de combustion : - 1 chaudière de 1,7 MW - 1 chaudière de 0,58 MW - 1 groupe électrogène de 0,2 MW	2,5 MW	D	2 MW
2920-2b	Réfrigération ou compression (Installations de) fonctionnant à des pressions manométriques supérieures à 105 Pa. - réfrigération 294 kW - compression 34 kW	328 kW	D	50 kW
2925	Accumulateurs (ateliers de charge d'): 2 ateliers de 30 et 45 kW	75 kW	D	50 kW
2930-1a	Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie : Réparation et entretien d'avions	6 684 m ²	A	5 000 m ²

A : autorisation D : Déclaration NC : Non Classé

2 LES ENJEUX DU TERRITOIRE IDENTIFIÉS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Les principaux enjeux environnementaux sur la zone d'implantation du projet sont les suivants :

- présence d'une nappe phréatique à faible profondeur dans le terrain,
- terrain situé en ZNIEFF de type 2.

3 QUALITÉ DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION

Les articles R.512-3 à R.512-6 du Code de l'environnement définissent le contenu du dossier de demande d'autorisation, l'article R.512-8 définit le contenu de l'étude d'impact et l'article R.512-9 définit le contenu de l'étude de dangers.

Le projet ne concerne pas de sites Natura 2000.

Le dossier du pétitionnaire fait apparaître les éléments suivants :

3.1 Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet

Par rapport aux enjeux présentés ci-dessus, et selon l'article R.512-8, le dossier a abordé de manière proportionnée les différentes composantes environnementales au niveau de l'analyse de l'état initial.

En particulier, concernant la nappe souterraine, même si le dossier n'en donne pas les caractéristiques physico-chimiques détaillées, éléments qui n'ont pas de rapport avec la demande, il indique les dispositions prises pour éviter sa pollution chronique et accidentelle et conclut à l'absence d'impact.

En ce qui concerne la ZNIEFF de type 2, le dossier indique un certain nombre de dispositions dans la conception et l'exploitation du projet qui permettent une réduction maximale des impacts.

3.2 Analyse des effets du projet sur l'Environnement

L'étude prend en compte les principaux aspects du projet :

- la phase de chantier lors de la construction des bâtiments, notamment concernant le bruit et le trafic routier engendré,
- la période d'exploitation, avec des impacts faibles dans les domaines eau, air, déchets, bruits,
- la période après exploitation (remise en état et usage futur du site).

Toutefois, sur le plan de l'évaluation des risques sanitaires, bien que le dossier montre que de nombreuses substances dangereuses, parfois toxiques, sont utilisées dans l'établissement mais en faibles quantités et que le risque sanitaire est ainsi très faible, il ne fait pas toutefois la quantification de ce risque et l'étude conclut à une absence d'impact notable sur les différents compartiments environnementaux. Sans remettre en cause cette conclusion, une quantification du risque sanitaire aurait permis d'illustrer ce point.

Par ailleurs, les points suivants peuvent être relevés :

- le dossier manque de précisions quant au traitement et au rejet des eaux pluviales : le débit de fuite du bassin de rétention mentionné dans le dossier est supérieur à la préconisation du SDAGE,
- le dossier manque de précisions sur les mesures de prévention vis-à-vis des pollutions potentielles du stockage et de la manipulation de produits dangereux,
- le dossier ne justifie pas l'abattage d'arbres sur le terrain.

3.3 Justification du projet

Les justifications ont bien pris en compte les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national à savoir : meilleures technologies disponibles, réduction du risque à la source, changement climatique, biodiversité, paysages, ressources (énergie, eau, matériaux), santé publique.

Toutefois, si le dossier fait référence au SDAGE adopté en 1996, il ne précise pas s'il est compatible avec sa révision adoptée le 15 octobre 2009.

3.4 Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente de manière détaillée les mesures pour réduire les incidences du projet (notamment par l'emploi des meilleures technologies disponibles, la réduction de l'emploi de produits dangereux, la limitation des niveaux sonores, etc.). Ces mesures sont en lien avec l'analyse de l'environnement et les effets potentiels du projet.

3.5 Conditions de remise en état et usage futur du site

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, la remise en état, la proposition d'usage futur et les conditions de réalisation proposées sont présentées de manière claire et détaillée.

3.6 Résumés non techniques

Les résumés non techniques abordent tous les éléments du dossier. Ils sont lisibles et clairs.

Pour le Préfet et par délégation,
Le Directeur Régional de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement et par
délégation,



Hervé VANLAER