

PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
d'Aquitaine

Mission Connaissance et Évaluation

Bordeaux, le

3 0 MARS 2015

**Projet de construction d'un atelier de maintenance d'avions
d'affaires
sur la commune de MERIGNAC (33)**

**Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement
(article L122-1 et suivants du code de l'environnement)**

Avis 2015 – 33

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation.

Localisation du projet :	Mérignac (33)
Demandeur :	DASSAULT FALCON SERVICE
Procédure :	Permis de construire
Autorité décisionnelle :	Préfet de Gironde
Date de saisine de l'autorité environnementale :	23/03/2015
Date de réception de la contribution du préfet de département :	23/03/2015
Date de l'avis de l'agence régionale de santé :	29/01/2015

Principales caractéristiques du projet

La société Dassault Falcon Service souhaite développer une activité de maintenance d'avions d'affaires de type Falcon à Mérignac, en complément des activités exercées sur le site d'implantation historique de la société basé à l'aéroport du Bourget.

Le site de Mérignac hébergera un bâtiment de bureaux et des ateliers pour les activités de soutien à la maintenance.

Le projet se situe sur la commune de Mérignac, avenue Edouard Faure, entre le site SABENA et le site DASSAULT. Placé en limite Nord de l'aéroport, il prévoit un accès direct à celui-ci par « taxiway »* pour permettre l'introduction des avions sur le site Dassault Falcon Service. Arrivés sur le site, les avions seront ensuite tractés et amenés sous le hangar comprenant 12 emplacements de stationnement d'avions.

Le hangar couvrira une surface totale de 17 900 m², construit en 2 phases, auquel sera annexé le local technique (3 350 m²).

Le projet est établi sur les parcelles cadastrales ER 108, 110, 145 et 148 d'une superficie de 99 900 m². La zone habitée la plus proche se trouve à environ 100 m au Nord-Est.

Le projet est implanté selon le PLU de Bordeaux Métropole, en zone UI (« zone urbaine d'industries lourdes »).

L'activité portera sur la maintenance des avions de type « Falcon » (démontage, essais techniques retouche de peinture, vidange de carburant) réalisée sous hangar. Les moteurs des avions resteront éteints sur le site du projet.

Le présent projet s'inscrit dans le contexte de « l'Aéroparc » créé en juin 2000 et labellisé « Site d'intérêt Métropolitain » dédié au développement de l'industrie aéronautique. Ce parc technologique qui s'étend sur 251 ha a vocation à intégrer des équipements publics, un pôle universitaire et de recherche et des services dédiés aux entreprises.

En parallèle à la demande d'autorisation relative aux installations classées, une demande de défrichement a été déposée par la Société Dassault Falcon Service. Cette demande de défrichement porte sur une surface de 5,15 ha situé dans le secteur de l'Aéroparc entre l'usine Dassault Aviation à l'Est et les installations de la Sabena à l'Ouest. Une demande de permis de construire est également nécessaire, qui fait l'objet du présent avis.

Principaux enjeux de territoire

Les principaux enjeux de territoire identifiés tiennent, en particulier, à la présence dans l'aire d'étude :

- d'habitats d'espèces protégées et/ou d'intérêt communautaire (Fadet des laïches, amphibiens, ...),
- de secteurs à caractère humide (sols hydromorphes et végétation typique de milieux humides).

Les enjeux concernent aussi :

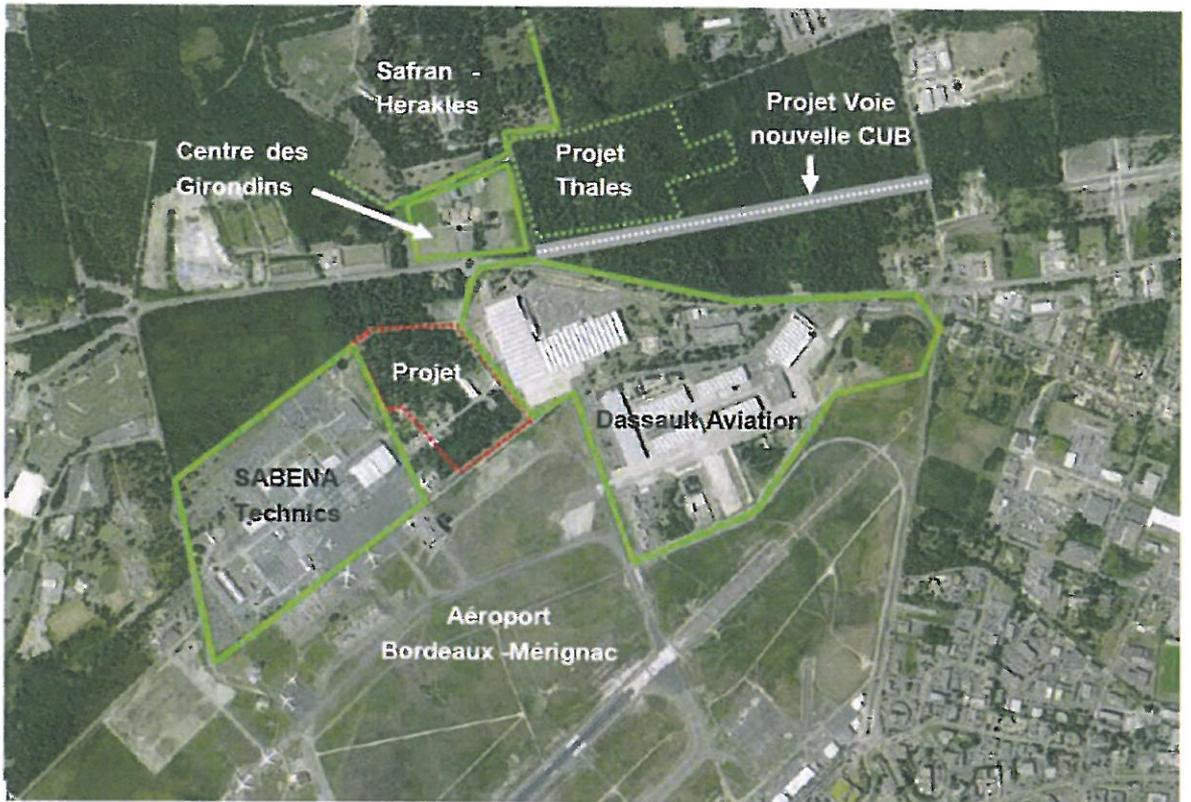
- la gestion des rejets d'eaux pluviales dans le ruisseau le Magudas,
- la gestion du risque incendie dû à la manipulation du kérosène sur le site.

A la demande du pétitionnaire, l'autorité environnementale se prononce par un avis unique portant sur les demandes d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement et au titre du défrichement. Un avis séparé est émis sur la demande de permis de construire déposé par Dassault Falcon Service. Toutefois, les termes de l'avis qui reposent sur l'analyse d'une étude d'impact globale, sont identiques pour l'ensemble des procédures citées ci-dessus.

Un dossier de dérogation pour la destruction d'habitat d'espèces protégées et d'espèces protégées a été déposé par le pétitionnaire à la DREAL Aquitaine le 4 février 2015.

Il convient également de mentionner que le présent projet a fait l'objet d'un certificat de projet délivré par arrêté du Préfet de la Gironde le 8 décembre 2014.

* « Taxiway » désigne dans l'aéronautique une ou des voies délimitées ou aménagées afin que les avions puissent y circuler par leurs propres moyens depuis ou vers les terminaux, hangars, pistes de décollage ou d'atterrissage



Environnement du projet (extrait de l'étude d'impact)



Zone d'étude (extrait de l'étude d'impact)

Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale

Avis sur le caractère complet de l'étude d'impact et le caractère approprié des informations qu'elle contient

Le projet de construction de l'atelier de maintenance d'avions et le défrichement nécessaire à sa réalisation font l'objet d'un avis unique de l'autorité environnementale permettant d'appréhender de manière globale tous les enjeux de territoire et impacts associés. Le présent avis portant sur la demande de permis de construire est émis séparément mais il se présente sous une forme et un contenu identiques à l'avis unique cité-dessus.

Le contenu de l'étude d'impact est proportionné aux enjeux et aux impacts identifiés. Elle s'appuie de façon opportune sur de nombreuses études techniques, et est illustrée par des supports cartographiques de qualité.

Les principaux enjeux de territoire, clairement identifiés et hiérarchisés, tiennent en particulier à la présence dans l'aire d'étude :

- d'habitats d'espèces protégées et/ou d'intérêt communautaire (Fadet des laïches, amphibiens, ...),**
- de secteurs à caractère humide (sols hydromorphes et végétation typique de milieux humides).**

En raison des impacts résiduels liés aux opérations de défrichement sur une surface de 5,5 ha comportant des zones à forte sensibilité environnementale, une demande de dérogation pour la destruction exceptionnelle d'habitats d'espèces protégées et d'espèces protégées a été déposée par le pétitionnaire et est en cours d'instruction.

Avis sur la manière dont le projet prend en compte l'environnement

Au vu des impacts réels ou potentiels, l'étude présente de manière détaillée les mesures pour éviter, réduire et compenser les incidences liées à la réalisation du projet et aux opérations de défrichement associées. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse des enjeux environnementaux et les effets potentiels du projet. Les propositions de mesures d'évitement, de réduction et de compensation en faveur des espèces protégées et de leurs habitats devront faire l'objet d'un arrêté préfectoral de dérogation au titre de la réglementation sur les espèces protégées et devront, dans ce cadre, recueillir l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature.

Des mesures compensatoires au défrichement consistant à reboiser des terrains en feuillus dans le même massif forestier (sur les communes de Mérignac et du Pian-Médoc) à surface équivalente à la surface défrichée ont été validées par le service instructeur.

Avis détaillé

I – Analyse du caractère complet du dossier

L'étude d'impact a été rédigée pour répondre aux dispositions de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement. Elle comprend l'ensemble des documents exigés par le Code de l'Environnement et couvre l'ensemble des thèmes requis. Elle s'appuie sur de nombreuses notes techniques bien étayées (étude faune flore, étude d'évacuation des eaux pluviales, ...).

II – Analyse de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient

II.1 – Analyse du résumé non technique

Le dossier comporte un résumé non technique complet, précis, clair et bien illustré. Il décrit de façon correcte le projet envisagé et ses impacts sur l'environnement. Il présente de façon didactique les enjeux du projet ainsi que les mesures proposées.

II.2 – État initial, analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour éviter, réduire et si possible compenser les incidences du projet

II.2.1 – Milieux physiques

II.2.1.1. État initial

- Contexte topographique

Le relief de la zone d'étude est relativement plat (entre 45 et 47 m NGF). Ces faibles pentes entraînent un écoulement difficile des eaux de pluie sur le terrain. Il en résulte pour de faibles ou moyennes pluies une infiltration dans les espaces verts et naturels plutôt que leur écoulement vers les exutoires.

- Contexte géologique et hydrogéologique

Eaux souterraines

Les résultats des mesures piézométriques (2009-2014) sont présentées sous forme de tableaux. La nappe d'eau souterraine est peu profonde (55 à 92 cm par rapport au terrain naturel). De nombreux puits et forages ont été recensés dans l'aire d'étude. Toutefois, aucun d'entre eux n'est recensé comme captage pour l'alimentation en eau potable ; le captage AEP le plus proche, situé au sein de l'aéroport de Mérignac, est extérieur à l'aire d'étude.

Pollution des sols

La base de données BASOL* indique que deux sites pollués (Dassault aviation et Sabena technics) sont localisés à proximité de l'aire d'étude. Trois études ont été réalisées dont un diagnostic des sols en novembre 2014.

Ces investigations montrent :

- des remblais sur l'ensemble du site, sur des épaisseurs pouvant atteindre 3 mètres,
- des traces d'hydrocarbures dans les sols à proximité de l'ancienne zone de stockage de carburant,
- au droit de l'ancienne lagune remblayée, des dépassements des valeurs de référence en chrome, cuivre et plomb.

- Contexte hydrographique

L'aire d'étude se situe dans le bassin versant de la Jalle de Blanquefort, du confluent dit de « Bibey » au confluent de la Garonne.

* BASOL : base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif.

Elle se caractérise par la proximité des ruisseaux du Magudas et du Haillan qui recourent le ruisseau de la Morandière et qui sont des affluents de la Jalle de Blanquefort. Les débits de ces cours d'eau sont présentés à partir de différentes études réalisées en 2008 dans le cadre de travaux d'aménagement, de restauration et d'entretien du réseau hydrographique du bassin versant de la Jalle de Blanquefort.

Il y a lieu de noter, en particulier que :

- en période d'étiage, le QMNAS (débit moyen mensuel minimal de fréquence quinquennale) est de 0,5 m³/s au niveau de Saint-Médard et d'Eysines,
- aucune donnée n'est disponible concernant les débits du Magudas.

Concernant la qualité des eaux et des milieux aquatiques

Il y a lieu de noter que le ruisseau le Magudas constitue l'exutoire de différents rejets d'établissements industriels au sud-ouest de l'aéroparc (Safran-Heraklès, Dassault aviation, Sabena technics) et d'une partie de l'aéroport de Mérignac.

Aucun suivi public de la qualité des eaux n'existe sur ce cours d'eau, excepté pour le phosphore total depuis 2010. Toutefois, les résultats de différentes études (société SOGREAH fin 2008, bureau d'études GERE en 2007) montrent une qualité physico-chimique des eaux très mauvaise pour de nombreux paramètres et une qualité hydrobiologique également mauvaise.

- Risques naturels

La commune de Mérignac n'est soumise à aucun plan de prévention des risques naturels. Au titre des différents risques recensés, il y a lieu de noter que les investigations de terrain en hiver et au début du printemps 2014 ont montré que l'aire d'étude était soumise à des phénomènes de remontée des nappes et de stagnation des eaux.

- Qualité de l'air

Conformément à la charte de l'environnement de l'aéroport de Mérignac, un suivi de la qualité de l'air est réalisé. Les résultats les plus significatifs des différentes campagnes de mesures sont présentés concernant, en particulier, les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques, le dioxyde d'azote et le benzène, les Composés Organiques Volatils (COV).

II.2.1.2. Concernant les impacts et les mesures

- Concernant le sol, le sous-sol et les eaux souterraines

Les terrassements et remblais pour l'implantation des bâtiments et voirie ne modifieront pas le contexte topographique du site, compte tenu des précautions prises.

En raison de la présence d'une nappe d'eau superficielle affleurant sur le site, les remblais sont susceptibles d'entraîner localement, par le compactage des sols, une modification de l'écoulement des eaux souterraines.

Dès le stade de la conception du projet, diverses dispositions techniques concernant la phase chantier et les dispositions constructives ont été prévues pour protéger le sol, le sous-sol et les eaux souterraines d'éventuelles pollutions liées à la présence de produits polluants sur le site.

- Concernant la consommation en eau, les rejets aqueux

Les besoins en eau du site assurés à partir du réseau collectif d'alimentation en eau potable, estimés à environ 400 m³/an, sont très limités.

Le réseau d'évacuation des eaux est séparatif et se compose de deux catégories de rejet :

- les eaux pluviales collectées et dirigées vers un bassin d'orage, puis traitées dans un déboureur-déshuileur avant rejet au milieu naturel,
- les eaux sanitaires rejetées directement dans le réseau public d'eaux usées. L'exutoire final du réseau public d'eaux usées est la station d'épuration urbaine « Cantinolle 2 Eysines ».

Le bassin d'orage (volume de 3 710 m³) permet de réguler le débit de rejet vers le ruisseau le Magudas. Il est à noter que l'aire extérieure de rinçage des avions sera aménagée pour recueillir les eaux de rinçage et sera munie d'un décanteur avant raccordement au réseau d'eaux pluviales.

Le bassin d'orage fera office de bassin de rétention et de confinement au moyen d'un système de vanne d'arrêt pour collecter et stocker les rejets accidentels et les eaux d'extinction d'incendie. Le dimensionnement du bassin a été calculé pour recevoir de façon cumulée la pluie décennale et les eaux d'extinction d'incendie sur site.

Les mesures liées à la qualité de l'air sont traitées dans le point II.2.3 Milieu humain.

II.2.2 – Milieux naturels

II.2.2.1 Etat initial

- Concernant les zones naturelles à statut réglementaire et les périmètres biologiques soumis à inventaire

Au sein de l'aire d'étude, aucune Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) et aucune Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) n'ont été identifiées.

Il est noté la présence du site Natura 2000 FR 7200085 « Réseau hydrographique des Jalles de Saint-Médard et d'Eysines » à environ 4,5 km de la zone d'étude. En raison des connexions hydrauliques, par l'intermédiaire du ruisseau de Magudas, une évaluation simplifiée Natura 2000 a été réalisée. Cette évaluation conclut de façon justifiée à l'absence d'incidences notables liées au projet sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation du site Natura 2000 cité ci-dessus.

- Concernant les zones humides

Une délimitation de l'enveloppe territoriale des principales zones humides a été réalisée en mars 2010 dans le cadre du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) « Estuaire de la Gironde et des milieux associés ». Une figure montre, à partir du SAGE, les zones humides recensées à proximité de la zone projet.

Des études spécifiques à la zone ont été réalisées en mai 2014. Au total deux zones humides d'une surface de 5,72 ha ont été identifiées. Le périmètre de ces zones est cartographié (cf. Figure 21).

- Concernant les enjeux faunistiques et floristiques

Habitats naturels et flore

Divers types d'habitats ont été identifiés dans les boisements ; aucun habitat n'est classé d'intérêt communautaire.

Des Landes à molinie ont été identifiées dans des clairières forestières en partie Nord et Sud du site. Il s'agit d'habitats favorables à l'espèce de papillon protégé et d'intérêt communautaire le « Fadet des laïches ».

Des espèces végétales protégées au plan régional (Lotier grêle, Lotier hispide et Epipactis helleborine*) ont été contactées sur les chemins et leurs bordures. Dans la partie sud (parcelles ER107 et 148) de nombreux pieds d'Epipactis helleborine ont été recensés.

Des espèces typiques des milieux en eau ont été identifiées sur la berge Nord de la lagune artificielle.

Les principales stations des espèces invasives ont été cartographiées dans l'étude. L'étude mentionne que ces espèces nécessiteront l'application des mesures spécifiques pour éviter leur propagation.

Une carte des habitats naturels et des espèces végétales protégées permet de situer clairement les enjeux (Figures 23 et 24).

La faune

Les chiroptères

Deux campagnes spécifiques d'observation ont été réalisées en été (période de reproduction) et en automne (migration). Elles ont permis d'identifier les espèces protégées au plan national et inscrites à l'annexe II de la directive « Habitats » (Pipistrelle de Nathusius, Noctule de Leisler).

* Cette espèce est classée dans la liste rouge européenne des espèces menacées

Une carte montre que c'est au niveau du transect 5 (lisière Nord) que l'on a identifié le plus grand nombre d'espèces et la présence d'espèces forestières. Toutefois, le site constitue essentiellement un territoire de chasse et les enjeux sont faibles pour ce groupe.

L'avifaune

De très nombreuses espèces d'oiseaux à statut de protection ont été identifiées. Seul le Faucon crécerelle et le pic épeichette ont été identifiés comme « nicheurs certains » sur le site. Toutefois, le projet ne concerne aucun habitat d'espèce d'intérêt communautaire nicheuse. Le défrichement effectué hors période de nidification ne détruira pas d'individus d'espèces protégées.

L'étude estime que le projet est susceptible d'entraîner une diminution des superficies d'habitats favorables sans remettre néanmoins en cause le bon accomplissement des cycles biologiques dans la mesure où les espèces pourront trouver dans les bois voisins des conditions d'accueil similaires.

Amphibiens

Le site abrite à la fois des habitats de reproduction et des aires de repos (hivernation, estivage) localisés en bordure du site de reproduction. La surface totale de ces habitats a été estimée à 1,2 ha environ sur les 6,9 ha d'emprise du projet (soit 17%).

Rhopalocères (papillons de jour)

Des investigations particulières sur les espèces patrimoniales (le Fadet des laïches, l'Azuré des mouillères) ont été respectivement effectuées en juin-juillet et septembre 2014, selon un calendrier propice à l'observation de ces espèces. Les prospections se sont révélées négatives pour l'Azuré des mouillères qui n'a pas été trouvé. Une carte permet de localiser les zones d'habitat favorable à cette espèce, évaluées à 0,56 ha à l'intérieur du projet et 0,44 ha à l'extérieur.

- Concernant la Trame Verte et Bleue

L'étude estime que le projet diminuera localement la surface de boisement et de zone humide mais ne perturbera pas les déplacements et les échanges de population au-delà de l'aire d'étude. Le fonctionnement et l'isolement des populations du Fadet des laïches en périphérie du projet est estimé dans l'étude comme un enjeu élevé.

II.2.2.2. Mesures prévues

Les principales mesures envisagées sont les suivantes :

- zone humide : acquisition et entretien d'une parcelle de 4,8 ha présentant des conditions de sol et des fonctionnalités équivalentes à celles du projet, pouvant constituer un habitat favorable au Fadet des laïches,

- faune-flore :

Mesures d'évitement et de réduction pour protéger les espèces faunistiques et floristiques en phase chantier, notamment par le déplacement d'amphibiens sur un autre site, la mise en défens de la zone Nord du boisement et d'une partie des stations de Lotier grêle et Lotier hispide, l'adoption d'un calendrier de travaux approprié et le suivi du chantier par un écologue.

Mesures compensatoires tant pour la faune que pour la flore, par l'acquisition, la restauration et la gestion de terrains propices au développement des espèces impactées. La recherche d'une station d'Epipactis helleborine est citée en particulier dans l'étude.

L'autorité environnementale relève qu'une demande de dérogation pour la destruction exceptionnelle d'habitats d'espèces protégées et d'espèces protégées a été déposée le 29/01/2015 et que les mesures proposées sont donc soumises à l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature avant décision du préfet de département.

II.2.2.3. Analyse spécifique des impacts du défrichement et mesures prévues

Le projet de construction de l'atelier de maintenance d'avions nécessite le défrichement d'une surface de 5,15 ha située sur la commune de Mérignac dans le secteur de l'aéroparc entre l'usine Dassault Aviation à l'Est et le site Sabena à l'Ouest.

Le projet de défrichement concerne les habitats naturels suivants :

- une chênaie acidiphile dégradée située au Nord et au Sud du site sur une surface de 2,35 ha représentant 45,5 % de la surface demandée en défrichement,
- des landes humides à molinie sur une surface de 1,1 ha environ, dont une zone au Nord sur les parcelles E 108 ET 145 représentant 21 % du défrichement,
- une partie remblayée au centre où domine une végétation rudérale sur une surface de 0,63 ha représentant 12 % du défrichement,
- une saulaie et chênaie humide sur 0,24 ha, soit 5 % du défrichement.

Les 16 % restant sont constitués de milieux herbacés de zones de taillis.

Il doit être relevé qu'une grande partie de la zone de défrichement est classée en zone humide (3,25 ha).

Des mesures compensatoires au défrichement consistant à reboiser des terrains en feuillus dans le même massif forestier, à surface équivalente à la surface défrichée, ont été présentées par le pétitionnaire et validées par le service instructeur (Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde). Ces parcelles sont localisées sur :

- la commune de Mérignac, sur une partie de la parcelle EHO6 : 2,7 ha de feuillus seront plantés à proximité du site de défrichement. C'est dans ce secteur qu'a été proposée également une surface de compensation pour la destruction d'habitats d'espèces protégées consistant à restaurer sur 4,8ha des landes humides à molinie,
- la commune de Pian-Médoc : la parcelle AH09 (2,5 ha) sera plantée de chênes rouges avec conservation des feuillus existants et des plantations d'autres feuillus si nécessaire.

Des conventions seront passées entre Dassault Falcon service et les propriétaires privés, elles préciseront l'itinéraire technique du boisement et le maintien de la destination forestière pendant au moins 20 ans.

II.2.3 – Milieu humain

Les rejets atmosphériques issus du site proviendront principalement des cabines de peinture, de vernissage et d'encollage.

Ces cabines seront dotées de systèmes de captation associés à des filtres pour traiter notamment les composés organiques volatils (COV). Le débit d'extraction d'air sera d'environ 18 000 m³/h.

La quantité maximale utilisée de peintures et de vernis est estimée à environ 120 kg/jour. L'exploitant s'engage à limiter l'utilisation de substances cancérigènes, mutagènes ou reprotoxiques (CMR).

Les rejets de ces installations ont été évalués de façon qualitative et quantitative et ont été intégrés dans une évaluation des risques sanitaires dont le résultat ne met pas en évidence, selon l'avis de l'Agence Régionale de Santé, de risque sanitaire pour les populations recensées à proximité du projet.

II.2.4. Paysage et patrimoine culturel

L'analyse paysagère illustre l'impact visuel futur du projet. Des simulations photographiques permettent de bien appréhender la perception visuelle du site.

Des mesures d'aménagement du site sont présentées dans le dossier (boisements résiduels masquant le site pour les riverains, création d'espaces verts et entretien des boisements existants).

II.2.5. Analyse de l'articulation du projet avec les plans et programmes

L'étude présente de manière satisfaisante les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec les plans et programmes, en particulier le plan local d'urbanisme de la commune de Mérignac, le SDAGE Adour-Garonne et les SAGE « Nappe profonde » et « Estuaire de la Gironde ».

II.2.6 – Analyse des impacts cumulés des autres projets connus

Une synthèse des projets connus dans le secteur d'étude a été réalisée en mettant en avant pour chaque dossier les mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées.

Cette analyse ne met pas en évidence d'impacts cumulés sur les différents enjeux identifiés dans le secteur d'étude.

II.2.7 – Synthèse concernant les mesures en faveur de l'environnement

Au vu des impacts identifiés, l'étude présente de manière détaillée les mesures pour éviter, réduire et compenser les incidences du projet. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement, actuel et à venir, et les effets potentiels du projet.

Les principales mesures envisagées sont les suivantes :

- zone humide : acquisition et entretien d'une parcelle de 4,8 ha présentant des conditions de sol et des fonctionnalités équivalentes à celles du projet,
- faune-flore : mesures d'évitement et de réduction pour protéger les espèces faunistiques en phase chantier, notamment par le déplacement d'amphibiens sur un autre site ; mesures compensatoires notamment par la recherche d'une station d'Epipactis helleborine à entretenir, et par l'acquisition de terrain propice au développement d'espèces équivalentes,
- émissions atmosphériques : filtration en vue du respect des valeurs limites réglementaires pour les rejets canalisés des cabines de peintures, vernis et collage,
- rejets aqueux : aménagement d'un bassin d'orage permettant de recueillir toutes les eaux pluviales du site et de traiter et réguler le rejet au ruisseau Le Magudas,
- stockage et collecte du kérosène : équipement et aménagement conçus pour collecter et stocker le kérosène dans des dispositifs confinés et pour recueillir les eaux d'extinction d'incendie ou les effluents issus de déversement accidentel de produits polluants,
- concernant le défrichement : des mesures compensatoires au défrichement consistant à reboiser des terrains en feuillus dans le même massif forestier, à surface équivalente à la surface défrichée, ont été présentées et validées par le service instructeur.

II.3 – Estimation du coût des mesures en faveur de l'environnement

Ce volet est abordé succinctement dans le dossier. Les coûts des mesures de protection présentés ne portent que sur le volet impacts paysagers (environ 100 000 euros) et sur le volet impact sur les eaux (500 000 euros pour la gestion des eaux pluviales).

L'estimation du coût des mesures en faveur de l'environnement devra être précisée, mais à ce stade du projet, et compte tenu de la demande de dérogation pour la destruction d'habitats d'espèces protégées en cours d'instruction, le pétitionnaire n'est pas encore en mesure de détailler le coût des mesures en faveur notamment de la faune et la flore.

II.4 – Esquisse des principales solutions de substitution envisagées et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement et la santé humaine, le projet a été retenu

Les motivations du projet reposent sur le besoin de créer une unité de maintenance d'avions d'affaires pour répondre à la croissance du marché de la maintenance des avions Falcon dans les dix prochaines années, et pour développer les capacités de maintenance sur les avions récents. Le site industriel de Dassault Falcon Service du Bourget étant saturé, une nouvelle implantation s'imposait.

Ce projet s'inscrit dans le développement de la filière aéronautique à Mérignac, à proximité des établissements Dassault Aviation et Sabena.

II.5 – Conditions de remise en état et usage futur du site

Un descriptif détaillé des conditions de remise en l'état des terrains concernés est joint au dossier, l'ensemble des installations, faisant l'objet d'un enlèvement complet et systématique.

L'usage futur est dédié à une vocation industrielle.

II.6 – Analyse des méthodes d'évaluation et les difficultés rencontrées

Ce volet est correctement traité dans l'ensemble. En effet, une analyse critique, suffisante en l'état du dossier, a été réalisée en ce qui concerne les méthodes utilisées. Aucune difficulté spécifique pour évaluer l'incidence du projet n'est identifiée.

II.7 – Conclusion sur le caractère complet de l'étude d'impact et le caractère approprié des informations qu'elle contient

Le projet de construction de l'atelier de maintenance d'avions et le défrichement nécessaire à sa réalisation font l'objet d'un avis unique de l'autorité environnementale permettant d'appréhender de manière globale tous les enjeux de territoire et impacts associés. Le présent avis portant sur la demande de permis de construire est émis séparément mais il se présente sous une forme et un contenu identiques à l'avis unique cité-dessus.

Le contenu de l'étude d'impact est proportionné aux enjeux et aux impacts identifiés. Elle s'appuie de façon opportune sur de nombreuses études techniques, et est illustrée par des supports cartographiques de qualité.

Les principaux enjeux de territoire, clairement identifiés et hiérarchisés, tiennent en particulier à la présence dans l'aire d'étude :

- d'habitats d'espèces protégées et/ou d'intérêt communautaire (Fadet des laïches, amphibiens, ...),
- de secteurs à caractère humide (sols hydromorphes et végétation typique de milieux humides).

En raison des impacts résiduels liés aux opérations de défrichement sur une surface de 5,5 ha comportant des zones à forte sensibilité environnementale, une demande de dérogation pour la destruction exceptionnelle d'habitats d'espèces protégées et d'espèces protégées a été déposée par le pétitionnaire et est en cours d'instruction.

III – Analyse de la qualité de l'étude de dangers

L'analyse des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation, compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts mentionnés aux articles L.211-1 et L.511-1 du code de l'environnement.

L'étude de dangers caractérise, analyse et évalue les risques liés au fonctionnement de l'installation en prenant en compte la probabilité d'occurrence, la cinétique, l'intensité des effets et la gravité des conséquences des accidents potentiels. Les phénomènes dangereux identifiés sont des incendies au niveau des canalisations de gaz naturel et de l'aire de manipulation du kérosène. La méthodologie utilisée pour réaliser l'étude de danger est satisfaisante. L'étude de danger qui en découle semble de ce fait correctement menée. Ses conclusions ne montrent pas d'impact à l'extérieur des limites de propriété du projet.

Par ailleurs, l'exploitant met en œuvre des dispositions techniques et organisationnelles adaptées permettant de réduire les risques d'un incendie (canalisation enterrée, réserve incendie, extincteurs, etc.).

Le risque de pollution accidentelle est prévenu par la mise en place systématique de capacités de rétention et d'absorbants.

De fait, tous les phénomènes dangereux susceptibles de se produire présentent un risque acceptable.

IV – Prise en compte de l'environnement dans le projet

Au vu des impacts réels ou potentiels, l'étude présente de manière détaillée les mesures pour éviter, réduire et compenser les incidences liées à la réalisation du projet et aux opérations de défrichement associées. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse des enjeux environnementaux et les effets potentiels du projet. Les propositions de mesures de compensation à la destruction d'habitats d'espèces protégées qui sont présentées devront recueillir l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature.

Des mesures compensatoires au défrichement consistant à reboiser des terrains en feuillus dans le même massif forestier (sur les communes de Mérignac et du Pian-Médoc) à surface équivalente à la surface défrichée ont été validées par le service instructeur.

Le Préfet de région,



Michel DELPUECH