



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

**- 5 FEV. 2013**

**Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**Service biodiversité, eau et paysages**  
Unité sites, paysages et impacts

Adresse du site :

CS 80065

Allée Louis Philibert

13182 Aix-en-Provence-cédex 5

Aix en Provence, le

Monsieur le Directeur  
Direction des transports  
et des grands équipements  
Hôtel de Région  
27 place Jules-Guesde  
13481 Marseille-cédex 20

Nos réf. : SBEP-SBa SBEP-Uspi N° 2013-052

Vos réf. : -

Affaire suivie par : Sylvie BASSUEL   
sylvie.bassuel@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 04 42 66 65 89 – Fax : 04 42 66 66 01  
SBa/DC

**Objet :** Avis de l'autorité environnementale relatif au projet d'aménagement du technopôle Pégase sur l'aéroport d'Avignon-Provence (84).

### Avis de l'autorité environnementale pour les projets

**Projet :** Aménagement du technopôle Pégase sur l'aéroport d'Avignon-Provence

**Maître d'ouvrage :** Région Provence Alpes Côte d'Azur

**Situé sur la commune de :** Avignon (84)

**Référence :** - Saisine de l'autorité environnementale en date du 30 novembre 2012

- Pièces jointes : Etude d'impact comportant une évaluation des incidences Natura 2000 ; dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées

**Date de réception du dossier par l'autorité environnementale / DREAL :** 10 décembre 2012, date de départ du délai de 2 mois pour remettre l'avis de l'autorité environnementale

**Date de l'accusé de réception :** 19 décembre 2012

**Consultation du préfet de département :** 19 décembre 2012

**Consultation de l'Agence régionale de santé :** 19 décembre 2012

>>

## 1. Cadre juridique

### Étude d'impact et avis de l'autorité environnementale

Compte-tenu de l'importance et des incidences potentielles du projet sur l'environnement, il est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement. Ce projet relève de la rubrique 9°d) du tableau annexe de l'article R122-2, qui soumet à étude d'impact toute construction ou extension d'infrastructure sur l'aire de mouvement d'un aéroport dont une piste, avant ou après réalisation du projet, a une longueur égale ou supérieure à 1 800 mètres.

Le projet est donc soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L122-1 - III et R122-7 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. L'avis ou l'information relative à l'absence d'observations émises par l'autorité environnementale dans le délai devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir dans les conditions fixées par l'article R122-9 du code de l'environnement :

- le joindre au dossier d'enquête publique ou de le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article L122-1-1 et R122-9 du code de l'environnement ;
- rendre cet avis public par voie électronique sur son site Internet.

Selon l'article R122-6-I du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente en matière d'environnement pour le projet est le préfet de région ; pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Par arrêté préfectoral, le directeur de la DREAL a délégué de signature du préfet de région pour instruire et signer tout acte relatif à l'exercice de l'autorité environnementale.

Conformément à l'article R122-7-II, l'avis est également publié sur le site de l'autorité environnementale.

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/acces-aux-avis-de-l-autorite-r1204.html>

L'avis de l'autorité environnementale ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution prise par l'autorité compétente.

### Autres procédures

Le projet a fait l'objet d'une autorisation au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement par arrêté préfectoral n° 2011-306-0010 et arrêté modificatif n° 2012-011-004.

Par arrêté ministériel du 15 janvier 2013, le projet a fait l'objet d'une autorisation de déroger à l'interdiction de détruire, altérer ou dégrader les aires de repos ou les sites de reproduction de l'Outarde canepetière.

## 2. Présentation du projet

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est propriétaire de l'aéroport d'Avignon. Dans le cadre du pôle de compétitivité PRIDES PEGASE, elle prévoit d'y implanter des entreprises aéronautiques (TPE et PME) pour y développer des projets novateurs.

Le dossier concerne l'aménagement du technopôle Pégase et des zones Nord et Centre de l'aéroport.

Le projet comporte :

- la modification de l'aire de mouvement de l'aéroport (aire de manœuvre et aire de stationnement) par la création d'un taxiway reliant la piste et le bâtiment projeté ;
- l'aménagement d'un rond-point sur le chemin du Félon, au niveau de l'entrée principale du parc des expositions, pour améliorer l'accès du technopôle et du parc des expositions ;

- une voie d'accès au technopôle ;
- l'aménagement du technopôle par phases successives, le long d'un axe central implanté dans le prolongement de l'axe de desserte existant de l'aéroport ;
- des voies d'accès aux lots, mutualisées.

### **3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Le projet concerne la masse d'eau souterraine FR\_DO\_302 « Alluvions de la Durance aval et moyenne et de ses affluents », utilisée pour l'alimentation en eau de consommation humaine. Notamment, le projet est localisé au sein du périmètre de protection éloigné des captages de la Saignonne (déclarés d'utilité publique), qui alimentent en eau la commune d'Avignon et sa proche périphérie. Le dossier doit garantir la maîtrise des pollutions, en phase chantier comme en phase exploitation.

Une population d'Outarde canepetière, espèce protégée visée par l'article 3 de l'arrêté ministériel du 29 octobre 2009, est présente sur l'aéroport. Elle correspond à environ 40 % des effectifs départementaux pour cette espèce menacée, qui fait l'objet d'un plan national d'action. L'Outarde est également inscrite à l'annexe 1 de la directive européenne « Oiseaux ». Le maintien de cette population en bon état de conservation est un enjeu majeur.

Le troisième enjeu important du projet concerne les déplacements. La création d'emplois sur la zone de l'aéroport constitue une opportunité pour développer la desserte en transports en commun.

L'étude d'impact a fait l'objet d'un cadrage de la part des services de l'État compétents.

### **4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement dans le projet**

#### **Contenu général**

Au vu de la date de dépôt du dossier, le contenu de l'étude d'impact relève des articles L122-1 et R122-5 du code de l'environnement en vigueur depuis le 1er juin 2012.

L'étude d'impact comprend les divers aspects de la démarche d'évaluation environnementale exigés par le code de l'environnement. Elle fait l'objet d'un résumé non technique. Elle couvre l'ensemble des thèmes requis.

Conformément à l'article L414-4 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet d'une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés. Le rapport présentant l'évaluation des incidences est annexé à l'étude d'impact.

#### **Résumé non technique de l'étude d'impact**

Le résumé non technique (chapitre 2) aborde toutes les parties de l'étude d'impact. Facilement accessible (tiré à part), il est clair et présente les cartes et figures nécessaires à la bonne compréhension par le public du projet et de la façon dont il a pris en compte l'environnement.

#### **État initial et identification des enjeux environnementaux du territoire**

L'état initial (chapitre 4) fournit tous les éléments de connaissance et d'analyse nécessaires caractériser l'environnement. L'analyse est proportionnée aux enjeux de la zone d'étude.

Une étude écologique a été réalisée, afin de préciser la présence d'habitats d'intérêt communautaire, d'espèces protégées ou menacées ainsi que leurs enjeux de conservation. Elle s'appuie sur la bibliographie et des observations de terrain.

Le projet est localisé en zone IAUEa du Plan Local d'Urbanisme approuvé le 08/10/2011, dédiée à l'accueil d'activités aéroportuaires.

Les enjeux environnementaux ont été hiérarchisés au vu de leur importance pour le territoire et de leur sensibilité vis-à-vis du projet. La hiérarchisation présentée au chapitre 4.12 est pertinente.

### **Justification du projet**

Le projet et les raisons du choix sont exposés au chapitre 5. La justification prend correctement en compte les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national concernant les diverses composantes et ressources de l'environnement et la santé publique.

### **Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures associées**

L'évaluation des impacts du projet (chapitre 6) porte sur la phase de chantier et la période d'exploitation. Les conséquences du projet sur les différentes composantes environnementales sont bien identifiées et décrites. Les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les impacts sont adaptées aux enjeux et aux impacts.

#### Phase travaux :

L'autorité environnementale note en particulier les dispositions suivantes en phase travaux :

- un management environnemental du chantier sera imposé aux entreprises ;
- une charte « chantier à faibles nuisances » sera élaborée et respectée afin de réaliser un chantier à faible impact environnemental ;
- toutes mesures seront prises pour maîtriser les pollutions risquant d'affecter la nappe de la Durance ;
- le chantier se déroulera hors périodes sensibles pour l'Outarde ;
- la zone de chantier sera limitée au strict nécessaire pour limiter le dérangement de l'Outarde et un accompagnement par un écologue sera effectué ;
- une information des riverains sera mise en place ;
- le chantier sera sécurisé et signalé ;
- les déchets seront triés et gérés selon des filières adaptées. La traçabilité sera effective.

→ *L'autorité environnementale souligne la nécessité d'alerter immédiatement la Communauté de communes du Grand Avignon ainsi que les services de l'État compétents en cas de pollution détectée au niveau du chantier.*

#### Phase exploitation :

En phase exploitation, l'étude révèle des impacts sur l'Outarde canepetière, espèce protégée.

Diverses mesures de réduction des impacts sur la population d'Outarde sont prévues, parmi lesquelles la conservation du modèle actuel d'entretien des formations prairiales sur l'enceinte de l'aéroport.

Le dossier prévoit également une mesure d'accompagnement expérimentale dont l'objectif est, pour la Région PACA, de définir des modalités de gestion de ses terrains d'aviation permettant de maintenir leur patrimoine écologique remarquable. Les orientations de ce futur plan de gestion sont synthétisées au chapitre 6.2.2.2 et détaillées dans le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées de faune joint au dossier. A l'issue de cette expérimentation sur l'aéroport d'Avignon, le maître d'ouvrage s'engage à étendre ces mesures de gestion à l'ensemble de ses aéroports/aérodromes, soit quatre sites.

Malgré ces mesures, l'habitat de l'espèce au sein de l'enceinte aéroportuaire sera réduit et une compensation a été recherchée pour contrebalancer cet impact résiduel. Parmi les divers scénarios compensatoires étudiés et présentés dans le dossier de demande de dérogation, il a été retenu l'acquisition et la gestion de surfaces d'habitat favorable à l'espèce, à la fois dans le secteur d'Avignon-Caumont et sur le site de l'aérodrome de Vinon-sur-Verdon. Au cas où les recherches foncières n'aboutiraient pas, l'achat d'unité de compensation sur le site Cossure réhabilité par la CDC Biodiversité constituerait une alternative recevable puisque l'Outarde y est présente.

Le groupe de travail mis en place dès le lancement de la procédure de dérogation concernant l'Outarde assurera le suivi de la bonne mise en œuvre des mesures compensatoires, ce qui paraît satisfaisant.

Le chapitre 6.3 souligne dans un tableau de synthèse les impacts résiduels concernant l'Outarde mais ne met pas en évidence la nécessité de compenser ce préjudice en mettant en œuvre une mesure compensatoire. L'autorité environnementale rappelle que l'étude d'impact doit être auto-portante.

→ *L'autorité environnementale recommande de compléter ce chapitre en exposant, de façon synthétique, le scénario compensatoire envisagé, son coût ainsi que les modalités de son suivi.*

#### Évaluation des incidences Natura 2000

Le projet est localisé à 900 m des sites Natura 2000 n° FR9312003 et FR9301589, La Durance. L'évaluation des incidences sur les espèces et habitats ayant déterminé la désignation de ces sites est présentée au chapitre 9.1. L'étude conclut, de manière justifiée, à une absence d'incidence significative sur le bon état de conservation de ces sites.

#### **Analyse des méthodes**

L'étude d'impact présente une analyse correcte des méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement (chapitre 8).

### **5. Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale**

L'étude d'impact est claire, conforme au contenu défini par la réglementation et proportionnée aux enjeux et à leurs sensibilités vis-à-vis du projet Pégase. L'état initial de l'environnement est bien caractérisé. Les enjeux majeurs concernent la protection de la ressource en eau de consommation humaine d'Avignon et la préservation de la population locale d'Outarde canepetière, espèce protégée.

Ces enjeux sont bien identifiés et pris en compte dans la conception, la réalisation et l'exploitation du projet. Des mesures adaptées sont définies pour supprimer ou réduire les impacts du projet. Elles sont appropriées au contexte.

Malgré la mise en œuvre de ces mesures, il demeure des impacts résiduels sur la biodiversité qui ont conduit le maître d'ouvrage à prévoir la mise en œuvre d'une mesure d'accompagnement et d'une mesure compensatoire concernant l'Outarde canepetière. L'objectif de la mesure d'accompagnement est d'établir des modalités optimales de gestion de la population d'Outarde sur l'aéroport d'Avignon, gestion qui sera étendue par la suite à l'ensemble des autres aéroports ou aérodromes, propriétés de la Région PACA. En outre, une mesure compensatoire foncière sera mise en œuvre. Le scénario compensatoire a été défini au sein d'un groupe de travail réunissant services de l'État, associations et organismes gestionnaires, qui suivra également sa mise en œuvre.

Moyennant le respect de l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation concernant l'Outarde, le maître d'ouvrage a obtenu l'autorisation ministérielle de déroger à la protection de l'habitat de l'Outarde.

L'autorité environnementale souligne que, conformément à l'article R122-14 du code de l'environnement, les décisions d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet devront mentionner les mesures à la charge du maître d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'environnement.

**Le Directeur Régional adjoint de l'Environnement  
de l'Aménagement et du Logement**

**Laurent NEYER**

