



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Décision de l’Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur l’extension du parking BRAVO, le déplacement du pavillon d'honneur et le développement d'une zone d'aviation d'affaires au sein de l’aéroport de Strasbourg-Entzheim (67)

n° : F-044-19-C-00137

Décision du 20 janvier 2020
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 mai 2016 portant approbation du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas n° F-044-19-C-00137 (y compris ses annexes) relatif au dossier « extension du parking BRAVO et déplacement du pavillon d'honneur - développement d'une zone d'aviation d'affaires », reçu complet de la Société de l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim le 23 décembre 2019 ;

Considérant la nature du projet,

- qui vise :
 - o d'une part, à doter l'aéroport d'un nouveau pavillon d'honneur et des infrastructures nécessaires à l'accueil de délégations diplomatiques, dans le contexte de la présence de nombreux sièges d'institutions européennes à Strasbourg, ainsi que d'autres personnalités ;
 - o d'autre part, à développer les infrastructures destinées à accueillir l'aviation d'affaires ainsi que les activités de maintenance des avions ;
- qui nécessite :
 - o la démolition d'anciens bâtiments ou hangars, sur une surface d'environ 2 600 m²
 - o l'extension du parking « BRAVO », par création de 47 000 m² de chaussées aéronautiques (stationnement, voie de circulation, taxiway), permettant d'accueillir tout type d'appareil diplomatique ;
 - o la création d'un nouveau pavillon d'honneur d'environ 700 m² et d'un hangar pour vols officiels ;
 - o la création d'un bâtiment dédié à l'aviation d'affaires pour environ 650 m² ;
 - o la création de 3 hangars, pour une superficie totale d'environ 7 500 m², pour accueillir les avions ou procéder à des opérations de maintenance ;
 - o l'aménagement d'une voirie de desserte extérieure, par élargissement d'une route existante permettant de rejoindre la RD 221 et à terme la sortie du contournement ouest de Strasbourg, étant précisé que cette voie, d'environ 850 mètres, ne sera utilisée que par les convois officiels, les utilisateurs du bâtiment d'aviation d'affaires, et les véhicules de service de l'aéroport ;

- étant précisé :
 - o que le nouveau pavillon d'honneur ne génèrera pas de trafic aérien supplémentaire, les mouvements associés étant déjà accueillis au niveau du pavillon d'honneur actuel, situé à côté de l'aérogare passagers ;
 - o qu'à l'inverse, la création du nouveau bâtiment dédié à l'aviation d'affaires doit permettre le développement de cette activité, le trafic supplémentaire étant estimé à environ 1 350 mouvements annuels à partir de la 5^e année après la mise en service ;
 - o que le trafic total au sein de l'aéroport est de 32 000 à 35 000 mouvements par an (aviation commerciale et aviation d'affaires) ;
 - o que, selon le dossier, les mouvements d'aviation d'affaires concernent des aéronefs de petite taille, dont les incidences sur le bruit, la pollution atmosphérique et le trafic routier induit, *« sont très faibles en comparaison des aéronefs actuellement en circulation sur le site »* ;
- étant précisé que le projet nécessitera un permis de construire, le dépôt d'un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau, et la modification de la certification de sécurité aéroportuaire (EASA) de l'aéroport,

Considérant la localisation du projet,

- au sein du périmètre de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim,
- en partie en zone inondable, les plans de prévention des risques d'inondation (PPRI) de l'aéroport identifiant sur ce secteur un risque d'inondation par submersion faible à moyen,
- au sein de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type II « Milieux agricoles à grand Hamster et à Crapaud vert, au sud de la Bruche »,
- pour le raccordement routier, à proximité immédiate de zones humides identifiées par une étude spécifique, étant précisé que, selon le dossier, *« l'élargissement [...] se fera dans la mesure du possible du côté des bâtiments et non du côté du fossé »*,
- sur des milieux possédant pour certains un intérêt écologique fort, notamment au droit des bassins d'assainissement actuels de l'aéroport, abritant le Crapaud vert, du bras d'Altorf, et des pelouses thermophiles de l'aéroport, qui, selon les études écologiques menées, *« abritent quelques espèces peu communes dans ce contexte de plaine agricole laissant peu de place à la biodiversité et constituent une zone refuge importante »*,

Considérant les impacts du projet sur le milieu et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine,

- les impacts sur les milieux aquatiques qui pourraient être significatifs :
 - o du fait de la création de nouvelles surfaces imperméabilisées nécessitant un traitement des eaux pluviales ruisselantes, étant précisé que celles-ci seront collectées vers un ouvrage de rétention à créer, puis intégrées au système de gestion des eaux existant ;
 - o du fait de la construction d'aménagements en zone inondable, étant précisé que, selon le dossier, les volumes à compenser dans le cadre du projet sont de l'ordre de 15 600 m³, et que cette compensation sera réalisée dans les prairies aéroportuaires au sud-est des chaussées aéronautiques projetées, pour un volume de l'ordre de 16 000 m³ ;
- les impacts sur les milieux naturels :
 - o qui font l'objet de mesures d'évitement et de réduction, le dossier précisant que *« le projet, dans sa conception et dans les choix des variantes retenues a cherché à éviter au maximum ces secteurs, notamment en n'intervenant pas sur les secteurs des bassins au nord du cours d'eau et en retenant la solution de desserte routière implantée sur les voies existantes, sans franchissement du bras d'Altorf par un nouveau pont et sans impact sur le cours d'eau ou ses berges »* ;
 - o qui pourraient cependant rester significatifs, notamment sur :
 - les zones humides, l'élargissement routier restant situé, sur une distance significative, en bordure d'une zone humide existante, ce qui nécessite

- o d'évaluer plus précisément les impacts potentiels, directs et indirects, en particulier en phase travaux ;
- la ripisylve du Bras d'Altorf, également en raison des travaux liés à l'élargissement de la route ;
- les pelouses thermophiles de l'aéroport, et certaines espèces protégées ou patrimoniales inféodées à cet habitat (Potentille grisâtre, avifaune des milieux ouverts notamment) ;
- o étant par ailleurs précisé que les inventaires écologiques menés n'ont pas à ce stade porté sur le secteur envisagé pour la compensation hydraulique, ce qui ne permet pas d'évaluer ses potentiels impacts sur les habitats et les espèces ;
- les impacts sur les nuisances liées au trafic aérien induit (bruit, qualité de l'air) et les émissions de gaz à effet de serre qui nécessitent d'être analysées de manière précise et sur le long terme, étant bien noté que, selon le dossier, le plan d'exposition au bruit de l'aéroport a été construit sur une hypothèse de 90 000 mouvements aériens par an, tandis que le trafic aéronautique actuel est de l'ordre de 34 000 mouvements par an,

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, le projet d'extension du parking BRAVO, de déplacement du pavillon d'honneur et de développement d'une zone d'aviation d'affaires au sein de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim présenté par la Société de l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim, n° F-044-19-C-00137, est soumis à évaluation environnementale.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale du projet sont explicités dans la motivation de la présente décision. Ils concernent plus particulièrement l'évaluation des impacts sur les milieux aquatiques et les risques d'inondations, des impacts sur les milieux naturels, en phase travaux comme en phase exploitation, incluant l'ensemble des composantes du projet (y compris la zone de compensation hydraulique), et des impacts sur les nuisances liées au trafic aérien induit par le projet, et, de manière générale, la mise en œuvre d'une démarche « éviter, réduire, et le cas échéant compenser » adaptée.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 20 janvier 2020,

Le président de l'autorité environnementale
du Conseil général de l'environnement
et du développement durable



Philippe LEDENVIC

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la transition écologique et solidaire
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX