



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

**Conseil Général de l'Environnement
et du Développement Durable**

**Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**sur le projet de réhabilitation et d'exploitation de l'aérodrome
de Salon-Eyguières et de modernisation du circuit de la zone
dédiée aux sports mécaniques, sur les communes d'Eyguières
et Salon de Provence (13)**

**N° MRAe
2022APPACA10/3060 et
3061**

MRAe

Mission d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis du 10 février 2022 sur le projet de réhabilitation et d'exploitation de l'aérodrome de Salon-Eyguières, sur les communes d'Eyguières et Salon-de-Provence (13)

PRÉAMBULE

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1 et R122-7 du code de l'environnement, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis sur la base des dossiers de réhabilitation et d'exploitation de l'aérodrome de Salon-Eyguières et de modernisation du circuit de la zone dédiée aux sports mécaniques. Les maîtres d'ouvrage du projet sont respectivement RAMPA pour l'aérodrome et NGE pour le circuit.

Deux dossiers séparés ont été reçus, qui comportent :

Pour l'aérodrome, notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement, à laquelle est annexée une évaluation des incidences Natura 2000,
- un dossier de demande d'autorisation, dans le cadre du dépôt d'un permis de construire ;

Pour le circuit de sports mécaniques, notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement, distincte de la précédente, à laquelle est annexée une évaluation des incidences Natura 2000,
- un dossier de demande d'autorisation, dans le cadre du dépôt d'un permis d'aménager.

La MRAe PACA s'est réunie le 10/02/2022 à Marseille. L'ordre du jour comportait l'avis sur le projet de réhabilitation et d'exploitation de l'aérodrome de Salon-Eyguières et de modernisation du circuit de la zone dédiée aux sports mécaniques, sur les communes d'Eyguières et de Salon-de-Provence (13).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Philippe Guillard, Marc Challéat, Sylvie Bassuel, Jean-Michel Palette et Jacques Daligaux.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par arrêtés des 11 août 2020 et 6 avril 2021, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie pour avis de la MRAe par l'autorité compétente pour autoriser l'opération de modernisation de l'aérodrome et l'opération relative à la zone dédiée à la pratique des sports mécaniques (karting) en deux saisines distinctes pour chaque opération.

Ces deux saisines étant conformes aux dispositions de l'article R122-7 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 du même code, il en a été accusé réception en date du 13/12/2021. Conformément à l'article R122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriels du 14/12/2021, l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis ses contributions pour chacun des deux dossiers en date du 11/01/2022 ;
- par courriels du 14/12/2021, le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 24/01/2022 pour la modernisation de l'aérodrome, et en date du 25/01/2022 pour le circuit de karting.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R122-7 du code de l'environnement, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 du code de l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II, le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#) et sur le [site de la DREAL](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1, cette décision prendra en considération le présent avis.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité.

L'article L122-1 du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. La MRAe recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public. Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe¹ serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

¹ ae-avis@uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr

SYNTHÈSE

L'aérodrome de Salon-Eyguières et le terrain de karting forment un ensemble, propriété de la commune d'Eyguières, qui a décidé d'en déléguer la gestion et l'exploitation dans le but « *de mettre fin à une utilisation désordonnée de la zone, par la mise aux normes et la création d'installations modernes susceptibles d'accueillir les activités de loisirs et sports mécaniques dans des conditions optimales et dans le respect du cadre environnemental privilégié du projet* ». À cette fin, un appel d'offre pour la création d'une SEMOP, société d'économie mixte à opération unique, a été lancé par la commune d'Eyguières ; il a été remporté par le groupement NGE Concessions, RAMPA et GARLABAN. Cette SEMOP est en cours de création, les entreprises constituant le groupement ont anticipé en leur nom le dépôt de certains permis.

RAMPA a déposé une demande de permis de construire relatif aux opérations de réhabilitation et de modernisation de l'aérodrome de Salon-Eyguières. Les hangars actuels seront démolis et remplacés par un nouveau pôle aérodrome, comportant 19 nouveaux hangars équipés de panneaux photovoltaïques en toiture, cinq bâtiments d'activité, un bâtiment tertiaire, six ombrières photovoltaïques réparties au sein des rangées de hangars, une aire de lavage et une nouvelle station d'avitaillement. NGE a déposé une demande de permis d'aménager relatif à la modernisation du circuit de la zone dédiée aux sports mécaniques (pratique du karting notamment) consistant en l'agrandissement de la piste principale et en la création d'un nouvel axe routier afin de desservir les infrastructures.

Pour la MRAe, le réaménagement de l'aérodrome est indissociable de l'opération de modernisation de la zone dédiée aux sports mécaniques située sur le même site et d'un projet de centrale photovoltaïque au sol implanté sur des délaissés de l'aérodrome mentionné dans les dossiers. Ces diverses opérations concernant le même périmètre constituent des composantes d'un projet global de réaménagement du site de l'aérodrome et sont à prendre en considération dans le cadre d'une étude globale. La MRAe se prononce donc par un avis unique sur l'aérodrome et le circuit (aucun dossier n'ayant été reçu concernant le projet de centrale photovoltaïque) et recommande de produire une étude d'impact unique qui tiendra compte des recommandations émises dans le présent avis. La création de la SEMOP devrait offrir le cadre pour la prise en compte globale des incidences des trois opérations et la définition des principes d'aménagement qui devront les encadrer.

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants : la préservation de la biodiversité et des milieux naturels, l'intégration paysagère, l'imperméabilisation, la préservation de la ressource en eau et la gestion des eaux usées.

Le site de l'aérodrome de Salon-Eyguières s'intègre dans plaine de la Crau, qui présente des sensibilités écologiques avérées liées à la présence de milieux naturels remarquables, les coussouls de Crau, et d'espèces inféodées. L'analyse de ces enjeux mérite d'être approfondie et intégrée dans une démarche « éviter, réduire, compenser » consolidée, notamment, par un évitement des espaces à forts enjeux de conservation et une évaluation précise des effets attendus des mesures d'atténuation présentées et des incidences résiduelles associées. Les mesures de réduction proposées apparaissent notablement insuffisantes compte tenu des sensibilités écologiques présentes.

Par ailleurs, des imprécisions et des insuffisances peuvent être relevées sur la prise en compte des enjeux liés à l'imperméabilisation des sols, à la gestion des eaux pluviales et aux risques de pollution des eaux en phase d'exploitation.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

PRÉAMBULE	2
SYNTHÈSE	4
AVIS	6
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact	6
1.1. Contexte et nature du projet.....	6
1.2. Description et périmètre du projet.....	8
1.2.1. <i>Description du projet</i>	8
1.2.2. <i>Le périmètre du projet</i>	9
1.3. Procédures.....	10
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i>	10
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public</i>	10
1.4. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	11
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	11
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	12
2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet	12
2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	12
2.1.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques</i>	12
2.1.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i>	18
2.2. Paysage.....	19
2.3. Ressource en eau.....	20
2.3.1. <i>Risques de pollution de l'eau</i>	20
2.3.2. <i>Eau potable</i>	21

AVIS

1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

1.1. Contexte et nature du projet

L'aérodrome de Salon-Eyguières (créé en 1935) et le terrain de karting forment un ensemble, propriété de la mairie d'Eyguières, qui a décidé de déléguer sa gestion et son exploitation dans le but « *de mettre fin à une utilisation désordonnée de la zone, par la mise aux normes et la création d'installations modernes susceptibles d'accueillir les activités de loisirs et sports mécaniques dans des conditions optimales et dans le respect du cadre environnemental privilégié du projet²* ». À cet effet, la commune a passé un appel d'offre pour la création d'une SEMOP³, remporté par le groupement NGE Concessions, RAMPA et GARLABAN. Cette SEMOP est en cours de création, les entreprises constituant le groupement ont anticipé chacune en leur nom le dépôt de certains permis.

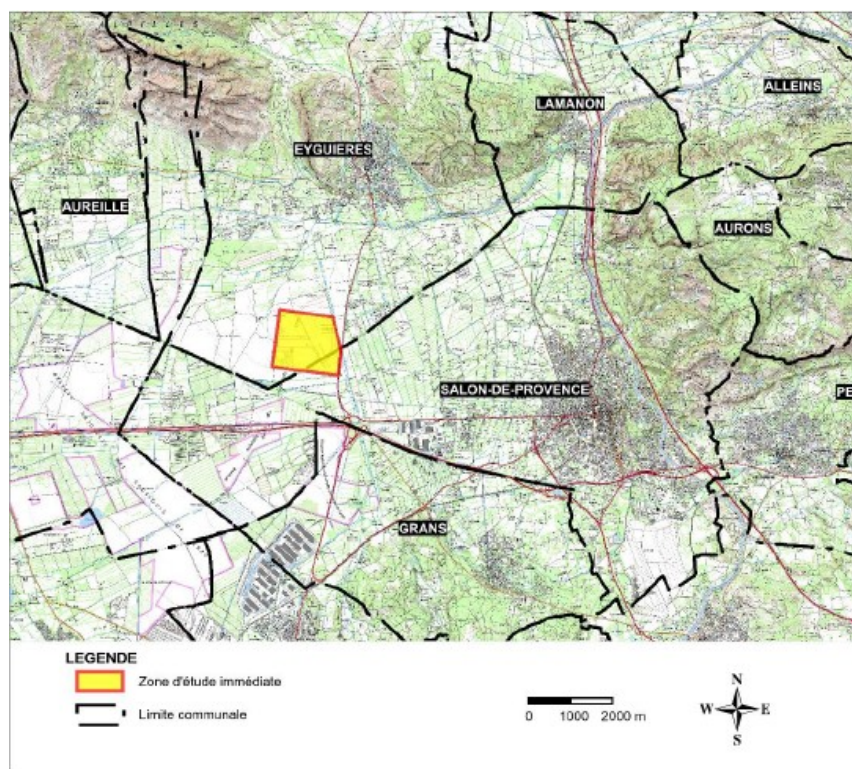


Figure 1 : Localisation générale du site du projet
Source : Étude d'impact

2 Cf. étude d'impact aérodrome et étude d'impact karting, page 1.

3 La société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) est une forme de société permettant à une collectivité territoriale ou son groupement de faciliter la conclusion et la réalisation d'un contrat de construction, de développement du logement ou d'aménagement, la gestion d'un service public ou pour certaines autres opérations (source : site internet « Outils de l'aménagement » du CEREMA. Disponible sur : <http://outil2amenagement.cerema.fr/la-societe-d-economie-mixte-a-operation-unique-r542.html> [consulté le 11/01/2022]).

Ainsi, RAMPA a déposé une demande de permis de construire relatif aux opérations de réhabilitation et de modernisation de l'aérodrome de Salon-Eyguières et NGE a déposé une demande de permis d'aménager relatif à la modernisation du circuit de la zone dédiée aux sports mécaniques, utilisée en particulier pour la pratique du karting⁴ qui porte donc sur des aménagements existants, fermés au public depuis novembre 2017⁵.

L'aérodrome de Salon-Eyguières est implanté dans le secteur de la plaine de la Crau, au sein de zones majoritairement agricoles, à environ 4 km du centre-ville d'Eyguières et 6 km du centre-ville de Salon-de-Provence. Les terrains occupés par l'aérodrome s'étendent sur une superficie totale de 206 ha, en limite des territoires de ces deux communes. Les contreforts du massif des Alpilles se développent à environ 5 km au nord-ouest du site. Le circuit dédié aux sports mécaniques est situé dans l'angle sud-ouest du site de l'aérodrome.

Dans l'étude d'impact relative au projet de réhabilitation et d'exploitation de l'aérodrome, la présentation générale de l'existant se limite à la seule description de l'occupation actuelle du site par des rangées de hangars, qui seront démolis dans le cadre du projet de modernisation. Cette étude ne fournit que des informations parcellaires sur les modalités d'exploitation actuelles de l'aérodrome, notamment en ce qui concerne les usages des infrastructures en termes de circulation aérienne (nombre de mouvements quotidiens, fréquentation, évènementiel...) et d'utilisation de la piste d'aéromodélisme. Il est uniquement précisé que « *le site actuel est limité dans sa capacité d'accueil, essentiellement aux utilisateurs des hangars actuels, et nécessite des travaux de modernisation pour une exploitation mieux adaptée et une conception plus soucieuse de l'environnement* »⁶. Il en résulte la quasi impossibilité d'appréhender les éléments de contexte justifiant la démarche de modernisation et de réaménagement des infrastructures aéroportuaires du site.

Dans l'étude d'impact relative au circuit dédié aux sports mécaniques, la présentation indique que le terrain de karting, inauguré en 1989 et dont l'exploitation a été suspendue en 2017, se compose de⁷ :

- deux circuits de karting, l'un occupant une surface de 10 000 m² et l'autre occupant une surface de 7 000 m² ;
- diverses constructions : un bâtiment accueil d'une surface de 420 m², un local d'une surface de 50 m² et des garages d'une surface de 330 m² au total ;
- une aire de stationnement pour les véhicules, d'une capacité d'environ 200 places.

En revanche, cette étude ne fournit pas d'informations relatives aux modalités d'exploitation du site avant sa fermeture au public en 2017, en particulier en ce qui concerne le niveau de fréquentation qui y était enregistré ; cela aurait été intéressant afin d'appréhender les enjeux qui ont motivé la démarche de modernisation des installations.

La MRAe recommande d'intégrer, dans l'étude d'impact unique qui s'impose, une présentation plus précise des caractéristiques et des fonctionnements, actuel et envisagé, du site de l'aérodrome (fréquentation de l'aérodrome, mouvements, évènements, utilisation de la piste d'aéromodélisme, modalités d'utilisation du circuit de karting et niveau de fréquentation...).

4 Le « karting » (anglicisme) désigne la pratique sportive du kart, qui est un « *petit véhicule automobile monoplace, sans carrosserie, sans boîte de vitesses, à châssis sans suspension, muni d'un essieu arrière rigide sans différentiel, qui impose une conduite délicate caractérisée par une succession de dérapages contrôlés* ». Source : site internet du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL). Disponible sur : <https://www.cnrtl.fr/definition/karting> (consulté le 20/01/2022).

5 Cf. étude d'impact karting, page 30.

6 Cf. étude d'impact aérodrome, page 121.

7 Cf. étude d'impact karting, page 112.

1.2. Description et périmètre du projet

1.2.1. Description du projet

Une première partie du projet consiste en la réalisation d'un réaménagement global de l'aérodrome de Salon-Eyguières, dans le cadre d'une démarche de modernisation et de réhabilitation des infrastructures présentes sur le site, pour une exploitation prévue jusqu'en 2045. Elle concerne la zone actuellement occupée par les hangars et prévoit la création d'un nouveau pôle aérodrome, sur une superficie de 19 734 m², composé de :

- 19 nouveaux hangars, répartis sur trois rangées, en toiture desquels seront installés des panneaux photovoltaïques, en remplacement des hangars existants qui occupent actuellement le site sur une surface de 13 300 m² et seront démolis ;
- cinq bâtiments d'activité, accolés les uns aux autres, qui formeront un volume unique ;
- un bâtiment tertiaire, qui aura en particulier vocation à abriter un restaurant et des locaux commerciaux, accompagné d'espaces verts paysagers aménagés en limite nord et sud du bâtiment ;
- six ombrières photovoltaïques, réparties au sein des rangées de hangars ;
- la création d'une aire de lavage et d'une nouvelle station d'avitaillement ;
- la remise aux normes d'un forage existant, localisé à l'entrée du site, pour l'alimentation en eau potable du bâtiment, compte tenu que le site de l'aérodrome n'est pas relié au réseau public de distribution d'eau potable ;
- l'installation de clôtures grillagées d'une hauteur de deux mètres pour la sécurisation du site ;
- divers aménagements connexes liés au fonctionnement du site, qui concernent les eaux pluviales, l'accès, le stationnement des véhicules, l'éclairage, la gestion des eaux usées et des déchets ou encore les ouvrages de défense contre les incendies.

En ce qui concerne la composante photovoltaïque susvisée, les ombrières occuperont une surface de 9 150 m², pour une puissance de 2,15 MWc, tandis que les modules installés en toiture des hangars et des commerces se développeront sur une surface de 23 000 m², pour une puissance de 4,5 MWc. L'ensemble de ces installations permettra une production d'énergie équivalant à la consommation électrique annuelle d'une ville de 19 159 habitants.

Concernant la partie dédiée aux sports mécaniques, l'opération consiste en une remise en état et un agrandissement de la piste de karting principale et un réaménagement global du site, pour une exploitation prévue sur une durée de 25 ans. Ce réaménagement comprend⁸ :

- la modernisation et l'agrandissement de la piste de karting principale, qui occupera une surface de 23 000 m² ;
- la création d'une nouvelle aire pour les motos, d'une nouvelle aire devant les garages et d'une nouvelle aire de stationnement (d'une capacité de 125 places) sur une surface de 1 693 m², dotée de panneaux photovoltaïques en ombrières ;
- la réfection de la voie d'accès depuis la RD 569 ;

8 Cf. étude d'impact karting, pages 113 et suivantes.

- la démolition du parking d'accueil existant, qui occupe une surface de 659 m², et de la zone de « paddock » existante et l'aménagement d'une nouvelle zone de « paddock » ;
- l'installation de clôtures grillagées d'une hauteur de 2,7 m pour la sécurisation du site ;
- divers aménagements connexes liés au fonctionnement du site, qui concernent la gestion des eaux pluviales, des travaux de voirie et réseaux divers, l'éclairage, la gestion des eaux usées et des déchets ou encore les ouvrages de défense contre les incendies.

1.2.2. Le périmètre du projet

Le circuit de karting jouxte l'aérodrome. Plusieurs éléments confirment que les deux opérations objet du présent avis constituent des composantes d'un seul et même projet global :

- la poursuite d'un objectif commun, qui passe par la mise en place d'un groupement d'entreprises pour réhabiliter la zone sur laquelle s'implantent les deux projets ;
- la page 1 des études d'impact, qui précise que « *le projet a été conçu de manière globale afin de maîtriser l'ensemble des activités et mettre en commun les moyens mais aussi les objectifs de celui-ci* » ;
- certaines caractéristiques des aménagements prévus, puisque le descriptif du projet indique par exemple que l'accès routier à l'aérodrome sera relié au site dédié aux sports mécaniques par une voie de liaison interne⁹.

S'ils ont mutualisé les moyens de prospections pour la réalisation de l'état initial, les maîtres d'ouvrage ont fait le choix de déposer deux études d'impact et de mener l'analyse des incidences de leurs opérations de façon indépendante, ce que la MRAe ne peut que regretter. En effet, cette démarche ne permet pas d'appréhender complètement les impacts globaux liés à la réalisation de ces deux opérations dont les incidences se conjuguent sur le même site, ni de mettre en place des mesures cohérentes dans le cadre de la démarche ERC.

De plus, une troisième opération, qui concerne également le périmètre de l'aérodrome, est évoquée dans les dossiers : la création d'une centrale photovoltaïque au sol, portée par EDF Renouvelables France, implantée au sein de délaissés de l'aérodrome sur une surface de 14,2 ha, pour une puissance installée d'environ 18 MWc. Or, il est impossible d'identifier le périmètre qui sera concerné par la centrale photovoltaïque au sol d'EDF Renouvelables France, à l'exception d'une carte réduite et sans échelle en page 402 de l'étude d'impact au sein du volet V relatif à l'analyse des effets cumulés. Par ailleurs, aucune indication n'est fournie sur une éventuelle exploitation couplée de cette centrale au sol avec les panneaux photovoltaïques installés en toiture des hangars et les ombrières photovoltaïques dans le cadre de la modernisation de l'aérodrome, ni sur la compatibilité de cette centrale avec l'activité aéroportuaire.

La mise en commun des inventaires de biodiversité sur les deux premières opérations n'a pas suffi pour appréhender les enjeux environnementaux sur l'emprise du site de projet ni pour appliquer correctement la séquence ERC. La création de la SEMOP devrait offrir le cadre pour la prise en compte des incidences des trois opérations et des principes d'aménagement qui devront les encadrer.

La MRAe recommande de revoir le périmètre de projet considéré par l'étude d'impact en y intégrant l'ensemble des opérations qui concernent le site de l'aérodrome de Salon-Eyguières, à savoir le réaménagement de l'aérodrome, la modernisation de la zone dédiée aux sports mécaniques (karting) et la création d'une centrale photovoltaïque au sol.

⁹ Cf. étude d'impact karting, page 116.



Figure 2 : Occupation actuelle du site du projet
Source : Étude d'impact

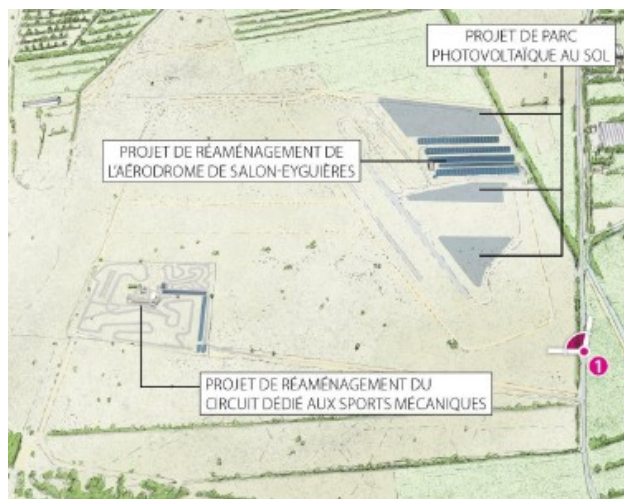


Figure 3 : Localisation des périmètres des différentes opérations qui concernent l'aérodrome de Salon-Eyguières et ses abords -
Source : Étude d'impact

1.3. Procédures

1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet de réhabilitation et d'exploitation de l'aérodrome de Salon-Eyguières et de modernisation de la zone dédiée aux sports mécaniques (circuit de karting), compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement.

Déposés respectivement le 14/12/2021 et 17/12/2021 au titre d'une demande de permis d'aménager pour le circuit et d'une demande de permis de construire pour l'aérodrome, le projet entre dans le champ de l'étude d'impact au titre des rubriques 30, 39a et 44a du tableau annexe du R122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017.

Le projet relevant d'un examen au cas par cas, le maître d'ouvrage a, conformément à l'article R122-3 du code de l'environnement, transmis à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement deux demandes d'examen au cas par cas, respectivement le 22/01/2021 et le 10/02/2021. Par arrêtés préfectoraux n° AE-F09321P0022 du 25/02/2021 et n° AE-F09321P0038 du 16/03/2021, l'autorité chargée de l'examen au cas par cas a pris la décision motivée de soumettre le projet à étude d'impact.

1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

D'après les dossiers, le projet relève des procédures d'autorisation suivantes : demande de permis de construire, demande de permis d'aménager, déclaration dite « Loi sur l'Eau » au titre de la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement, déclaration au titre de la rubrique 1435 de la nomenclature relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), et demande de dérogation au titre des espèces protégées.

1.4. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la préservation de la biodiversité et des milieux naturels, incluant la prise en compte des incidences Natura 2000 du projet ;
- les enjeux d'intégration paysagère, compte tenu des impacts visuels potentiels du projet sur des espaces à forte valeur patrimoniale et d'usage ;
- la ressource en eau, avec en particulier les risques de pollution de l'eau liés aux opérations de lessivage et la gestion des eaux usées ;
- la prise en considération du risque d'inondation et des enjeux liés à l'imperméabilisation.

1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Les dossiers abordent l'ensemble du contenu réglementaire d'une étude d'impact défini à l'article R122-5 du code de l'environnement et des thématiques attendues pour ce type de projet. Les études sont globalement proportionnées aux enjeux identifiés, elles sont organisées selon un plan clairement présenté mais présentent néanmoins des insuffisances concernant la présentation du projet et les thématiques de la gestion de l'eau, de l'imperméabilisation et du risque d'inondation.

Les études d'impact fournies comportent une description des ouvrages de rétention prévus, mais ne présentent que des données partielles et imprécises au sujet des enjeux liés à l'imperméabilisation supplémentaire engendrée par les opérations de réaménagement prévues sur le site de l'aérodrome. Par ailleurs, les paragraphes traitant de ces thématiques font référence à une « *note hydraulique pour la gestion des eaux pluviales* » qui, placée en annexe, ne constitue pas à proprement parler une étude hydraulique, mais une « *étude d'assainissement autonome dans le cadre d'un permis de construire* » intégrant partiellement des remarques relatives à la topographie, à la perméabilité des sols et à l'infiltration des eaux.

La MRAe recommande d'approfondir la présentation et l'analyse des enjeux liés à la gestion de l'eau, à l'imperméabilisation et au risque d'inondation, ainsi qu'aux éventuelles incidences du projet sur ces thématiques.

La présentation du projet souffre d'un manque de lisibilité, tant dans le résumé non technique que dans le volet II des études d'impact, insuffisants : aucun plan synthétique n'est présenté pour permettre de localiser clairement, au sein du périmètre global de l'aérodrome, les divers réaménagements prévus ; il n'est pas précisé ce qu'est un « paddock » dans le cas d'un aménagement dédié à la pratique des sports mécaniques.

Le résumé occupe plus de 80 pages mais se caractérise par des insuffisances et des déséquilibres en termes de contenu. Le chapitre relatif à l'état initial du site et de son environnement comprend une section « *atlas cartographique* » de près de 23 pages, qui présente une succession de cartes sans aucun commentaire ni bilan synthétique.

La cartographie comparative du tracé existant de la piste de karting principale et du tracé prévu à l'issue de son agrandissement¹⁰ n'est accompagnée d'aucune légende permettant d'identifier à quoi correspondent précisément les couleurs utilisées. Une remarque analogue peut être formulée pour le plan de masse général du projet de modernisation du site, qui, non légendé, n'est pas compréhensible.

¹⁰ Cf. étude d'impact karting, page 115.

La MRAe recommande de proposer une présentation plus lisible du projet, dans le résumé non technique et dans le corps de l'étude d'impact, comprenant notamment un plan général de l'ensemble des aménagements prévus au sein du site de l'aérodrome.

1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

Ces aspects sont abordés dans le volet VI des études d'impact « *Raisons ayant motivé le choix du projet* ». Ce paragraphe s'attache brièvement à établir la pertinence du projet, à exposer les raisons qui ont motivé le choix du site et à esquisser une analyse comparative entre diverses variantes d'aménagement envisageables.

Si la question du choix du site est sans objet s'agissant d'une réhabilitation sur place, les développements relatifs aux variantes d'aménagement étudiées manquent de consistance. Aucune étude comparative concernant par exemple les choix effectués en termes d'implantation des bâtiments n'est présentée. Pourtant, il est précisé que « *le projet a été étudié pendant plus d'un an et a fait l'objet d'adaptation régulière prenant en compte tous les enjeux (techniques, écologiques, réglementaire). Le suivi écologique a même été initié plus en amont, permettant d'avoir une vision parfaitement établie des enjeux* »¹¹. Il aurait été pertinent de présenter les « *adaptations régulières* » résultant des études menées « *pendant plus d'un an* ».

La MRAe recommande de compléter les développements relatifs aux variantes d'aménagement par une présentation de la réflexion itérative qui a conduit à l'adaptation de l'implantation des diverses composantes du projet intégrant les critères environnementaux.

2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.1.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

2.1.1.1. État initial

Le site de l'aérodrome de Salon-Eyguières et du circuit de sports mécaniques s'intègre dans un secteur présentant de fortes sensibilités écologiques. En ce qui concerne les zonages réglementaires et contractuels liés à la protection du milieu naturel, le site est localisé :

- dans le périmètre du parc naturel régional (PNR) des Alpilles ;
- partiellement dans le périmètre de la réserve naturelle nationale (RNN) des Coussouls de Crau ;
- à l'intérieur des sites Natura 2000 (Directive habitats) FR9301595 « Crau centrale – Crau sèche » et (Directive oiseaux) FR9310064 « Crau » ;

¹¹ Cf. étude d'impact aérodrome, page 410, et étude d'impact karting, page 418.

- dans les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) type I « Crau sèche » et type II « Crau ».

Le site est également situé en réservoir de biodiversité faisant l'objet d'une recherche de préservation optimale intégré à la trame verte définie par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET approuvé en 2019)¹², ainsi que dans le domaine vital « Les Alpilles » de l'Aigle de Bonelli, espèce menacée et protégée faisant l'objet d'un plan national d'actions¹³.

Le site de l'aérodrome intéresse notamment la réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau, dont les pelouses steppiques sèches représentent un écosystème unique à l'échelle européenne, remarquable en termes de biodiversité et d'endémisme (en particulier en ce qui concerne l'avifaune, les insectes et la flore¹⁴) et très vulnérable. Les dossiers ne prennent pas directement en considération le fait que le site de l'aérodrome dans son ensemble, incluant le terrain de karting, intercepte partiellement la réserve naturelle nationale. Aucune cartographie présentant à la fois les aménagements prévus et le périmètre de la réserve n'est présentée.

Il est rappelé qu'en cas d'impacts directs sur la réserve naturelle nationale, une demande d'autorisation de travaux modifiant l'état ou l'aspect de la réserve est à déposer auprès du préfet de département, conformément à l'article L332-9 du code de l'environnement.

La MRAe recommande d'approfondir l'état initial des habitats naturels et des secteurs présentant de fortes sensibilités écologiques, par :

- **une analyse plus fine des habitats potentiellement présents dans la zone dédiée à la pratique des sports mécaniques, en particulier en ce qui concerne les portions de terrains qui ne sont pas concernés par les emprises des pistes existantes ;**
- **la prise en compte précise du périmètre de la réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau, afin d'être en mesure de l'éviter ou, le cas échéant, d'identifier clairement les aménagements projetés qui l'interceptent .**

Le site de projet a fait l'objet de prospections écologiques, principalement printanières et estivales, réalisées en 2020 et 2021. Elles ont été conduites sur une aire d'étude clairement définie en préambule au volet naturaliste de l'état initial. Si la pression d'inventaire dans sa globalité semble adaptée (avec notamment des passages nocturnes) et fait l'objet de restitutions cartographiques détaillées, la MRAe émet des réserves concernant l'avifaune. En effet, les passages ayant pour objet l'étude des oiseaux ont eu lieu au printemps et en été (2020 et 2021), ce qui ne permet pas d'appréhender les possibles rassemblements post-nuptiaux ou hivernaux d'espèces patrimoniales caractéristiques du coussoul, tels le Faucon crécerellette, l'Oedicnème criard, le Pluvier cendré, le Ganga cata, l'Outarde canepetière ou l'Alouette calandre. Cet aspect, qui concerne des espèces pouvant périodiquement stationner sur les portions de coussoul présentes sur l'aire d'étude prospectée, n'a ainsi pas été pris en considération, compte tenu des dates de passages indiquées pour l'avifaune.

La MRAe recommande d'approfondir les prospections réalisées concernant l'avifaune, afin de prendre en considération l'ensemble des espèces susceptibles de fréquenter périodiquement l'aire d'étude, y compris en période hivernale et notamment sur les secteurs de coussoul.

¹² Ex SRCE (Schéma Régional de Cohérence Écologique). Cartographie disponible sur : <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/le-srce-et-ses-pieces-constitutives-a8203.html> (consulté le 10/01/2022).

¹³ <https://www.ecologie.gouv.fr/plans-nationaux-dactions-en-faveur-des-especes-menacees>

¹⁴ Site du CEN PACA : <https://cen-paca.org/decouvrir/les-milieus-naturels/pelouses-seches/reserve-naturelle-nationale-des-coussouls-de-crau/> (consulté le 10/01/2022).

Plus globalement, pour l'avifaune, la prise en compte des espèces patrimoniales protégées ainsi que des espèces présentes au sein des milieux steppiques caractéristiques des coussouls de Crau, pourrait être améliorée. Si la nidification de ces espèces aux abords des bâtiments existants, dans le secteur faisant l'objet du projet de modernisation de l'aérodrome, semble assez peu probable, les fonctionnalités de l'ensemble de ces espaces pour l'alimentation de ces espèces à l'échelle annuelle méritent d'être envisagée. Ainsi, dans le volet naturaliste de l'état initial, l'Aigle de Bonelli et le Faucon crécerellette, espèces protégées, sont jugés absents de la zone d'étude, puisqu'ils n'ont pas été contactés lors des prospections ciblées menées, et ce malgré la présence de milieux qui leur sont favorables. Il aurait été intéressant d'étudier dans quelle mesure le site du projet et ses abords sont susceptibles d'être utilisés par ces espèces protégées pour leurs recherches alimentaires dans l'objectif, le cas échéant, d'intégrer cette dimension à l'examen des incidences du projet sur la préservation de la faune et des habitats naturels.

La MRAe recommande d'approfondir la réflexion sur les fonctionnalités écologiques que le site de l'aérodrome et ses abords sont susceptibles d'assurer, concernant l'avifaune protégée et caractéristique du coussoul.

Par ailleurs, le Criquet de Crau n'est pas évoqué ; cette espèce n'a vraisemblablement pas fait l'objet de prospections spécifiques. Il s'agit pourtant d'une espèce protégée, en danger d'extinction, endémique au coussoul de Crau, dont la population a connu un important déclin au cours du XX^e siècle¹⁵. Cette espèce s'avère délicate à contacter et sa prise en considération lors des investigations de terrain aurait donc nécessité la mise en place de prospections ciblées spécifiques.

La MRAe recommande d'inclure au volet naturaliste de l'état initial une étude sur le Criquet de Crau.

Les habitats naturels, la flore et la faune font successivement l'objet de présentations détaillées avec, à titre conclusif, une cartographie des enjeux présents sur l'aire d'étude¹⁶. L'étude d'impact du terrain de karting conclut que celui-ci n'est concerné par aucun habitat naturel, ceux-ci étant par contre présents aux abords immédiats de la zone d'implantation du projet et concernant le reste du site de l'aérodrome. Cette analyse mérite d'être nuancée, puisqu'elle laisse supposer que l'ensemble du site dédié à la pratique des sports mécaniques est entièrement occupé par les circuits de karting actuels, ce qui n'est pas le cas, particulièrement en ce qui concerne la partie nord-ouest du site, non concernée par les emprises des pistes existantes.

2.1.1.2. Impacts bruts

Les impacts bruts du projet sur le milieu naturel et sur les différents compartiments biologiques pris en compte par les études naturalistes sont examinés au sein du volet IV des études d'impact fournies « *Analyse des effets du projet sur son environnement* ».

Concernant la partie aérodrome, les impacts bruts sont qualifiés de modérés pour l'avifaune, les reptiles et les insectes, faibles pour les habitats naturels et les mammifères (incluant les chiroptères), très faibles pour la flore et nuls pour les amphibiens¹⁷.

L'évaluation des impacts bruts tient compte du fait que la réalisation de l'opération de modernisation de l'aérodrome affectera des terrains occupés par des bâtiments et installations existants et des secteurs de coussoul largement dégradés car situés au niveau des aires de stationnement et de circulation des

15 « Criquet de Crau » sur le site internet du Conservatoire des Espaces Naturels (CE?) PACA. Disponible sur : <https://cen-paca.org/decouvrir/les-especes-emblematisques/insectes/criquet-de-crau/> (consulté le 19/01/2022).

16 Cf. étude d'impact karting, page 185.

17 Cf. étude d'impact aérodrome, page 363.

avons. Dans ce contexte, selon le dossier de l'aérodrome, « *les impacts du projet sont évalués à nuls pour les habitats non concernés par les emprises* »¹⁸.

L'évaluation de ces impacts bruts mériterait d'être élargie par la prise en considération plus précise de deux aspects, qui concernent la phase de travaux et la phase d'exploitation :

- Pour la phase de travaux, il manque une présentation détaillée de l'organisation des travaux, y compris sous forme cartographique. Il est en effet probable que les nuisances liées au chantier (bases de vie, éclairage, bruit, poussières, vibrations...) ne se limiteront pas strictement à l'emprise des aménagements prévus, mais déborderont au moins partiellement sur les terrains avoisinants.
- Pour la phase d'exploitation, aucune information n'est fournie permettant d'évaluer les incidences, le niveau de trafic aérien attendu à l'issue du réaménagement n'étant pas précisé. L'hypothèse d'une éventuelle augmentation du trafic aérien liée à la modernisation de l'aérodrome mérite d'être examinée, puisque cela est susceptible de porter atteinte à l'avifaune qui fréquente le secteur, compte tenu en particulier de la présence potentielle de plusieurs espèces d'oiseaux protégées, par exemple l'Aigle de Bonelli.

Concernant le réaménagement du terrain de karting et le nouvel accès routier depuis la RD 569, les études réalisées conduisent à donner les estimations suivantes en termes d'impacts bruts du projet¹⁹ :

- Les impacts bruts liés au réaménagement du circuit de karting sont qualifiés de forts pour l'avifaune, modérés pour les reptiles et les insectes, faibles pour les mammifères (incluant les chiroptères), très faibles pour les habitats naturels et la flore et nuls pour les amphibiens.
- Les impacts bruts liés à la création de l'accès routier sont estimés à très forts pour les habitats naturels compte tenu que la voie interceptera des secteurs de coussoul, forts pour l'avifaune, modérés pour les mammifères (incluant les chiroptères), faibles pour les reptiles et les insectes et très faibles pour la flore et les amphibiens.

L'évaluation des impacts bruts distingue donc deux composantes, le terrain dédié aux sports mécaniques et le nouvel accès routier. Elle ne tient pas compte des impacts potentiels sur le reste de l'aire d'étude retenue, incluant l'ensemble du périmètre de l'aérodrome, alors que les habitats et les espèces qui y sont présents peuvent être affectés plus ou moins directement par les modifications apportées à la zone dédiée aux sports mécaniques (circuit de karting) et par la réouverture au public de cette zone.

En phase d'exploitation, le niveau de fréquentation prévisionnel n'est pas pris en considération alors qu'il apparaît nécessaire d'intégrer à la réflexion relative aux impacts bruts un examen des nuisances pouvant résulter de la fréquentation par le public des infrastructures liées à la pratique des sports mécaniques, dont l'exploitation est suspendue depuis 2017.

La MRAe recommande, au-delà du seul effet d'emprise des installations prévues, de compléter l'évaluation des impacts bruts du projet sur les milieux naturels et la biodiversité :

- ***en ce qui concerne la phase de travaux, par la présentation précise de l'organisation du chantier et des emprises qui seront impactées par celui-ci ;***
- ***en ce qui concerne la phase d'exploitation, par la prise en considération des nuisances sur la faune liées à l'éventuelle augmentation du trafic aérien et de la fréquentation du***

18 Cf. étude d'impact aérodrome, page 343.

19 Cf. étude d'impact karting, page 372.

site que la modernisation de l'aérodrome et la modernisation et l'agrandissement du circuit dédié aux sports mécaniques sont susceptibles d'engendrer.

2.1.1.3. Mesures d'évitement, de réduction, et de compensation (ERC) et impacts résiduels

Le volet VIII des études d'impact fournies « *Mesures envisagées pour éviter, réduire voire supprimer les effets du projet sur l'environnement* » est consacré à la présentation des mesures d'atténuation retenues en faveur de la biodiversité et des milieux naturels et dresse le bilan des impacts résiduels du projet après application des mesures proposées.

L'application de la séquence « éviter – réduire – compenser » (ERC) au titre de la préservation des milieux naturels et de la biodiversité se limite au déploiement de mesures de réduction, puisqu'aucune mesure d'évitement²⁰ ou de compensation²¹ n'est envisagée. Quatre mesures de réduction sont proposées : une adaptation du calendrier des travaux afin de limiter les nuisances sur l'avifaune (R1), une mise en défens des secteurs à enjeux notables situés à proximité immédiate des emprises du chantier (R2), une limitation et adaptation de l'éclairage afin de diminuer les incidences sur les chiroptères (R3) et un prélèvement et stockage des pieds d'Onopordon²² sous emprise, dans une démarche de protection du Bupreste de Crau (R4)²³.

Selon les tableaux de synthèse « *Bilan des enjeux, mesures d'atténuation et impacts résiduels* »²⁴ et ²⁵ il apparaît que :

- pour la partie aérodrome, les impacts résiduels après application de ces mesures sont jugés faibles à très faibles, voire nuls, et ce pour l'ensemble des espèces pour lesquelles des impacts bruts ont été recensés ;
- pour la zone du circuit de karting, les impacts résiduels sont jugés faibles, très faibles ou nuls, excepté sur l'avifaune pour laquelle un impact résiduel modéré attribué à la phase de travaux persiste ;
- pour la création du nouvel accès routier, un impact résiduel fort sur les habitats naturels (destruction de coussoul) est mentionné. Des impacts résiduels modérés sont également notés pour l'avifaune et les mammifères, en particulier les chiroptères.

Les mesures de réduction proposées sont peu nombreuses et peu étoffées au regard des sensibilités écologiques très fortes relevées dans le secteur. La mesure R2 est ainsi insuffisamment détaillée ; elle devrait être spatialisée sur une carte présentant les aménagements prévus, les zones de chantier qui seront strictement délimitées, les espaces qui seront ouverts au public en période d'exploitation, ainsi que les espaces à enjeux de conservation qui seront effectivement préservés (évitement). Quant à la mesure R3, relative à l'adaptation de l'éclairage, elle suscite des réserves sur son caractère proportionné aux enjeux écologiques. Compte tenu de la localisation de l'aérodrome aux abords immédiats du coussoul, l'éventualité d'une simple limitation de l'éclairage nocturne n'est pas suffisante pour répondre aux dérangements potentiels sur les espèces lucifuges²⁶. La question d'une éventuelle activité nocturne du karting est à clarifier et, le cas échéant, à évaluer dans le cadre de l'approfondissement nécessaire de la réflexion relative aux nuisances liées à l'éclairage.

20 Cf. étude d'impact aérodrome, page 451, et étude d'impact karting, page 461.

21 Cf. étude d'impact aérodrome, page 470, et étude d'impact karting, page 484.

22 Cette espèce végétale typique des pelouses sèches méditerranéennes est aussi connue sous le nom de « Chardon d'Illyrie ».

23 Espèce de coléoptère, endémique du secteur de la plaine de Crau.

24 Cf. étude d'impact aérodrome, pages 455 à 467.

25 Cf. étude d'impact karting, pages 466 à 481.

26 Les espèces lucifuges correspondent aux animaux qui fuient spontanément la lumière.

Dans ce contexte, les trois mesures de réduction proposées, compte tenu des insuffisances relevées, n'apparaissent pas proportionnées aux très forts enjeux écologiques du secteur.

La MRAe recommande d'approfondir globalement la réflexion relative à l'application de la séquence ERC dans le cadre du projet global, sur la base d'une cartographie des zones à forts enjeux (coussoul en bon état de conservation notamment) croisée avec les aménagements prévus (emprise des installations, zones de travaux, zones ouvertes au public en phase exploitation) et la définition de mesures d'atténuation proportionnées aux enjeux écologiques présents.

Au titre des impacts résiduels, peu d'indications sont données sur les surfaces ou le nombre d'individus impactés. Par exemple, en ce qui concerne le Lézard ocellé, espèce de reptile protégée et faisant l'objet d'un plan national d'actions²⁷, les impacts bruts, liés principalement à la phase de travaux, sont jugés modérés, avec une destruction de un à cinq individus, sur une surface inférieure à 3,5 hectares²⁸. Par la suite, les impacts résiduels, après application des mesures de réduction R1 et R2, sont réévalués à faibles alors que la surface résiduelle et le nombre d'individus impactés sont strictement identiques²⁹ aux valeurs indiquées pour les impacts bruts.

Ainsi, la MRAe considère que le niveau d'impacts résiduels attribué à chaque espèce pour laquelle des impacts bruts avaient initialement été relevés n'est que peu argumenté, compte tenu du caractère insuffisamment précis des mesures de réduction proposées, qui ne sont pas vraiment adaptées aux spécificités du secteur étudié, et de l'absence d'indicateurs de suivi ou d'informations précises concernant le protocole de mise en œuvre.

La MRAe considère qu'une justification, une quantification et une hiérarchisation des impacts résiduels sur les divers compartiments biologiques étudiés sont indispensables. En l'absence d'une telle démarche, il est difficile de déterminer si l'application de la séquence ERC proposée permet effectivement de garantir une absence de perte nette de biodiversité. Cette évaluation plus précise permettrait en outre de juger de l'éventuelle pertinence de mise en place de mesures de compensation, au regard des pertes de biodiversité que le projet est susceptible d'engendrer

La MRAe recommande d'engager une démarche de quantification plus précise et davantage argumentée des impacts résiduels du projet après application des mesures de réduction proposées, afin de s'assurer d'une application appropriée de la séquence ERC pour les enjeux liés au milieu naturel et à la biodiversité.

Concernant les habitats naturels, l'étude conclut à une incidence résiduelle forte résultant de l'emprise sur le coussoul liée à la création du nouvel accès routier, qui « va impacter 0,5 ha d'habitat en bon état de conservation (coussoul natif et originel), comprenant la surface de la route et du fossé afférent permettant de collecter les eaux de surface »³⁰. Sur ce point, alors que les impacts bruts sont initialement qualifiés de très forts, la MRAe se questionne sur l'absence de recherche d'évitement.

Par ailleurs, les mesures de réduction proposées ne permettent que très partiellement d'atténuer cet impact, puisqu'il est encore jugé fort au titre des impacts résiduels. Il est donc permis de s'interroger à la fois sur le caractère suffisant des mesures de réduction proposées, mais également sur le choix de

27 Site internet du Ministère de la Transition Écologique. Disponible sur : <https://www.ecologie.gouv.fr/plans-nationaux-dactions-en-faveur-des-especes-menacees#scroll-nav> (consulté le 19/01/2022.)

28 Cf. étude d'impact aéroport, page 354.

29 Cf. étude d'impact aéroport, page 460.

30 Cf. étude d'impact karting, page 337.

ne mettre en place aucune mesure compensatoire. De toute évidence, l'application de la séquence « éviter, réduire, compenser » concernant ce volet des aménagements prévus mérite d'être consolidée. La MRAe considère qu'un approfondissement de l'analyse relative aux impacts sur cet habitat d'intérêt communautaire prioritaire est nécessaire, compte tenu des incidences potentielles sur un cortège considérable d'espèces protégées, en ce qui concerne en particulier l'avifaune, les chiroptères et le Criquet de Crau. D'ailleurs, la présence d'impacts résiduels modérés sur plusieurs espèces d'oiseaux et de chiroptères protégés conduit l'étude d'impact à indiquer que le projet nécessitera de toute évidence le recours à une procédure de dérogation « espèces protégées »³¹.

La MRAe recommande d'envisager, en cas d'impact résiduel significatif lié à la création du nouvel axe routier et après application de mesures d'évitement et de réduction appropriées, la mise en place de mesures compensatoires.

2.1.2. Évaluation des incidences Natura 2000

Le site de projet est concerné par la présence de deux sites Natura 2000 : le site FR9301595 « Crau centrale – Crau sèche » (Directive habitats) et le site FR9310064 « Crau » (Directive oiseaux). Une évaluation des incidences Natura 2000 du projet est jointe en annexe des études d'impact. Elle intègre, en plus des deux sites Natura 2000 que le projet intercepte directement, la prise en considération de deux sites avoisinants : le site FR9301594 « Les Alpilles » (Directive habitats) et le site FR9312013 « Les Alpilles » (Directive oiseaux).

Cette évaluation s'appuie pour une large part sur les volets naturalistes des études d'impact, complétés par une analyse des liens fonctionnels entre le secteur de projet et les sites Natura 2000. Afin d'atténuer les incidences sur certaines espèces à enjeux inscrites aux formulaires standards de données de ces sites, des recommandations sont formulées ; il s'agit des trois mesures de réduction proposées par l'étude d'impact analysées précédemment.

L'évaluation des incidences Natura 2000 n'apporte pas d'autres éléments que ceux développés par l'étude d'impact en elle-même. Tel que cela a déjà été relevé, les impacts liés au fonctionnement de l'aérodrome en phase d'exploitation, notamment du fait de la circulation potentiellement accrue des appareils aériens, sont à examiner dans le cadre de l'analyse des incidences Natura 2000, étant donné que cet aspect du projet est susceptible d'engendrer des nuisances sur la faune, en particulier sur plusieurs espèces d'oiseaux protégées. L'insuffisance des mesures proposées dans le cadre du déploiement de la séquence ERC ne permet pas de s'assurer que les conclusions d'incidences non notables³² sur le réseau Natura 2000 local sont réalistes, eu égard en particulier aux impacts potentiels du projet sur plusieurs espèces protégées inscrites aux formulaires standards de données des sites concernés.

Au titre des incidences sur les habitats naturels liés au site Natura 2000 « Crau centrale – Crau sèche », l'évaluation prend en considération les enjeux relatifs au coussoul et indique qu'« *un habitat est concerné : 6220 – Parcours substeppiques de graminées et annuelles des Thero-Brachypodietea* (= coussoul), et ce quasi uniquement au niveau de la nouvelle route d'accès au site, le long de la RD569. 0,7 ha de coussoul sera impacté par les emprises (soit en destruction intégrale sur 0,5 ha, soit en dégradation en bordure des emprises sur 0,2 ha), ce qui représente 0,008 % de la surface totale de cet habitat au sein de la ZSC (8 142 ha au total). Cet impact, au regard du ratio concerné, est jugé très faible* »³³. L'évaluation n'appréhende les atteintes sur cet habitat qu'en termes de surface et de ratio

31 Cf. étude d'impact karting, page 18.

32 Cf. Étude d'incidences Natura 2000 (annexe à l'étude d'impact), page 89.

33 Cf. Étude d'incidences Natura 2000 (annexe à l'étude d'impact), page 80.

par rapport à la surface totale qu'il recouvre. La nature des « dégradations en bordure des emprises », qui concerneront 0,2 hectare, n'est par ailleurs pas précisée.

Les habitats de friches et de pelouses sèches sont considérés, au sein du volet naturaliste de l'étude d'impact relative au karting, comme des habitats présentant des enjeux de conservation faibles³⁴ ; il serait nécessaire d'argumenter cette analyse au regard des objectifs de conservation définis au titre des sites Natura 2000 considérés dans le cadre de l'étude d'incidences.

Enfin, une analyse complémentaire intégrant le site Natura 2000 (Directive oiseaux) FR9310069 « Garrigues de Lançon et chaînes alentours », distant d'environ six kilomètres du site de l'aérodrome, est à envisager au titre des incidences potentielles sur l'avifaune protégée.

La MRAe recommande de réévaluer les incidences Natura 2000 du projet, en phase travaux et en phase exploitation, en tenant compte des insuffisances relevées dans le volet naturaliste de l'étude d'impact.

2.2. Paysage

Le site de l'aérodrome de Salon-Eyguières s'insère dans le secteur de la plaine de la Crau, identifié comme unité paysagère par l'Atlas départemental des paysages³⁵. Au sein de cette entité, l'ensemble formé par les coussouls de Crau est considéré comme un secteur à enjeux paysagers prioritaires, sensible de par son caractère ouvert. Par ailleurs, le projet est implanté à environ 4,5 kilomètres au sud des contreforts du massif des Alpilles, dont l'ensemble constitue un site inscrit ; le sommet de la tour des Opies, notamment, fréquenté par les randonneurs, offre une vue dominante sur la plaine de la Crau.

Les enjeux paysagers, caractérisés dans l'état initial, conduisent à des préconisations pour l'implantation des bâtiments³⁶. Les études d'impact étudient précisément et finement le paysage du site existant, illustrations à l'appui, et prend en compte les réglementations qui s'y rapportent (directive paysagère des Alpilles, site inscrit proche...).

Au titre de l'analyse des effets du projet, les études présentent un ensemble de documents illustratifs depuis différents points de vue susceptibles d'offrir des visibilitées vers le site du projet (Tour des Opies notamment), permettant de comparer la situation actuelle et des simulations intégrant la réalisation du projet.

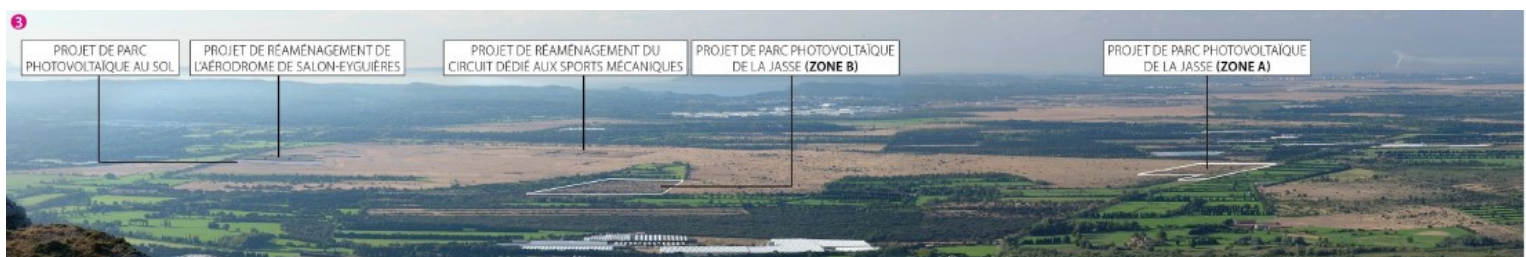


Figure 4 : Localisation des projets qui concernent le secteur de l'aérodrome ainsi que les secteurs avoisinants
Source : Étude d'impact

Les impacts visuels et paysagers liés à la réalisation du projet de modernisation et de réhabilitation des installations de l'aérodrome sont jugés plutôt positifs, l'étude d'impact de l'aérodrome précisant à ce sujet que « le réaménagement génère un aspect plus ordonné que les installations existantes,

34 Cf. étude d'impact karting, pages 86 et 87.

35 Disponible sur : <https://www.departement13.fr/nous-decouvrir/atlas-de-paysages/> (consulté le 17/01/2022).

36 Cf. étude d'impact aérodrome, page 300.

composées de hangars de formes, de volumes et de teintes variables »³⁷. Ce positionnement s'appuie sur la mise en œuvre de mesures relatives au traitement architectural des bâtiments, ainsi que sur le renforcement de la végétation arbustive, en particulier le long de la RD 569, qui longe le site de l'aérodrome. Si le fond de cette analyse ne semble pas devoir être remis en cause, il aurait toutefois été pertinent de développer davantage la teneur des mesures de traitement architectural (organisation spatiale, volumétrie, choix des matériaux et coloris...) et d'intégration paysagère, en se référant au besoin aux documents graphiques intégrés par ailleurs au dossier de permis de construire de l'aérodrome. Des documents illustratifs relatifs à ces mesures auraient été bienvenus à l'échelle du site immédiat pour laquelle il est en effet difficile de saisir les évolutions attendues en termes d'ambiance paysagère.

Les impacts visuels et paysagers liés à la réalisation du projet de modernisation de la zone dédiée aux sports mécaniques, avec agrandissement de la piste de karting principale, sont jugés peu prégnants, tel que cela est illustré par les diverses simulations relatives aux perceptions visuelles à l'issue de la réalisation du projet³⁸. Cette réflexion n'est pas prolongée par la définition de mesures architecturales et paysagères précises, l'étude d'impact du karting se contentant d'indiquer quelques considérations très générales sur la géométrie des bâtiments, la création du nouvel axe routier et une démarche de plantations afin de limiter les visibilité³⁹. Quelques illustrations relatives par exemple à la piste de karting agrandie, ou plus globalement à l'ambiance paysagère du site, auraient été bienvenues, ainsi que des documents cartographiques intégrant le déploiement de ces mesures en faveur de l'intégration paysagère des aménagements.

La MRAe recommande de détailler davantage la présentation des mesures architecturales et paysagères évoquées succinctement et de proposer des documents cartographiques suffisamment précis afin d'appréhender leur articulation avec le projet de réaménagement dans sa globalité.

2.3. Ressource en eau

2.3.1. Risques de pollution de l'eau

Les risques éventuels de pollution de l'eau, en phase de travaux et en phase d'exploitation, sont décrits dans les paragraphes « *Effets sur la qualité des eaux souterraines* » et « *Effets sur la qualité des eaux superficielles* ». En phase de travaux, les effets potentiels identifiés sont liés aux risques de mise en suspension de particules fines et aux risques de pollution accidentelle, résultant notamment des possibilités de fuites du fait de la présence des engins de chantier. En phase d'exploitation, les risques principaux concernent, pour la partie aérodrome, les eaux issues de l'aire de lavage ainsi que le risque de déversement lié au remplissage de la station d'avitaillement ou à la fuite de réservoir d'un véhicule ou d'un avion ; pour la partie circuit une éventuelle fuite de réservoir d'un véhicule ou un accident sur les pistes de karting.

Ces aspects sont pris en considération, dans le cadre de la définition des diverses mesures permettant d'atténuer les impacts potentiels du projet sur l'environnement, avec la mise en place de dispositifs techniques adaptés permettant de limiter les risques de pollution accidentelle liés au chantier en phase de travaux. En phase d'exploitation, seules sont évoquées l'utilisation de kits anti-pollution et la

37 Cf. étude d'impact aérodrome, page 485.

38 Cf. étude d'impact karting, pages 380 à 384.

39 Cf. étude d'impact karting, page 483.

dépollution des eaux de ruissellement grâce à la décantation assurée par les ouvrages de rétention mis en place dans le cadre de la gestion des eaux pluviales.⁴⁰.

Dans le dossier de l'aérodrome, le risque de pollution en phase d'exploitation est simplement mentionné, mais n'est pas évalué ni quantifié précisément. Ainsi, aucun volume n'est indiqué concernant les eaux usées issues de l'aire de lavage. Aussi, il n'est pas possible de déterminer si les mesures proposées sont correctement dimensionnées. En particulier, l'étude d'impact de l'aérodrome indique que les eaux issues de l'aire de lavage seront rejetées dans le milieu naturel après leur traitement par un séparateur à hydrocarbures. Or, ce point mérite de faire l'objet d'une réflexion supplémentaire, compte tenu de la proximité de la nappe de la Crau et de la forte perméabilité des sols dans le secteur.

L'usage de produits phytosanitaires dans le cadre de l'entretien des végétaux qui composeront les espaces verts est également envisagé. Or, cette hypothèse mérite d'être questionnée, compte tenu là encore des risques de pollution des eaux liés à la proximité de la nappe de la Crau et du fait de la forte perméabilité du sol dans le secteur.

La MRAe recommande d'évaluer plus précisément les risques de pollution de la ressource en eau en phase d'exploitation liés en particulier à l'aire de lavage, à la station d'avitaillement, aux éventuelles fuites de réservoir d'un véhicule ou d'un avion et au fonctionnement des pistes de karting dans le cadre de leur réouverture au public et, le cas échéant, de définir des mesures proportionnées aux enjeux identifiés. La MRAe recommande également de tenir compte des risques de pollution des eaux en cas d'usage de produits phytosanitaires dans le cadre de l'entretien des espaces verts et de proposer des mesures adaptées.

2.3.2. Eau potable

Les études d'impact indiquent que le site de l'aérodrome n'est pas relié au réseau public de distribution d'eau potable. L'alimentation en eau potable des bâtiments sera réalisée par le biais d'un forage existant, présent sur site, et qui fera l'objet d'une remise aux normes. La MRAe rappelle que l'utilisation de ce forage à des fins sanitaires et alimentaires doit faire l'objet d'une autorisation préfectorale conformément à l'article L1312-7 du code de la santé publique, et invite le maître d'ouvrage à engager une régularisation de l'ouvrage, dans le cas où ce cadre réglementaire n'aurait pas été respecté.

Par ailleurs, des indications relatives à la consommation d'eau supplémentaire que le projet est susceptible d'engendrer, auraient été souhaitables. En effet, la modernisation des infrastructures de l'aérodrome est susceptible d'engendrer une augmentation de la fréquentation du site, et donc un accroissement des besoins en eau potable.

La MRAe recommande de s'assurer du bien-fondé de l'utilisation du forage existant sur le site à des fins sanitaires et alimentaires et d'établir une évaluation de la consommation d'eau supplémentaire que le projet est susceptible d'engendrer.

40 Cf. étude d'impact aérodrome, page 123 et étude d'impact karting, pages 333 et 457.